

## המשך יישום התחרות ושיפור השירות בענף התחבורה הציבורית

### הצעה להחלטה

מ ח ל י ט י מ :

א. בהמשך להחלטות ממשלה מס' 1301 מיום 6 בינואר 1997, מס' 2226 מיום 8 באוגוסט 2007, ומס' 3989 מיום 18 בדצמבר 2011, מאחר שנדרש פרק זמן נוסף להשלמת יישום התחרות וצמצום הריכוזיות בתחבורה הציבורית, להנחות את שר התחבורה והבטיחות בדרכים באמצעות המנהלת הכללית במשרדו, להשלים את יישום התחרות בענף התחבורה הציבורית באוטובוסים עד שנת 2030, בהתאם למפורט בתכנית התחרות בענף התחבורה הציבורית באוטובוסים לשנים 2018 – 2030, אשר הופצה להערות הציבור ביום 21.6.2018, אשר חלקן הוטמעו בה. התכנית מצורפת כנספח להחלטה זו ועקרונותיה מפורטים להלן:

1. יפורסמו הליכים תחרותיים לבחירת מפעילי שירות בכל אשכולות קווי השירות בתחבורה הציבורית באוטובוסים באופן מדורג, תוך התחשבות ביכולת הענף להכיל פעילות זו. בכל מקרה עד שנת 2030 יפורסמו הליכים תחרותיים לכלל אשכולות קווי השירות.

2. יוחלו מגבלות השתתפות וזכייה בהתאם למפורט בתכנית במגמה לצמצם ריכוזיות בענף ולשמר את המתח התחרותי.

3. ההליכים התחרותיים יכללו שיפור רמת שירות לנוסע, תוך עידוד המעבר לשימוש בתחבורה הציבורית.

ב. תכנית התחרות למטרופולין תל אביב תובא לאישור הממשלה לאחר שמשרד התחבורה ומשרד האוצר יבצעו בחינה תחרותית לצרכים ולמבנה מטרופולין תל אביב. לא אושרה תכנית כאמור, בתום שנת 2020, יוצאו לתחרות כלל קווי השירות שחברת דן תחבורה ציבורית בע"מ מפעילה.

## דברי הסבר

### רקע כללי

- 1 התחבורה הציבורית הינה שירות חיוני ברמה הלאומית ומשכך המדינה מעורבת בהסדרת הענף ובפיקוח עליו. הסמכות להעניק רישיונות להפעלת קווי שירות למפעיל תחבורה ציבורית נתונה למפקח על התעבורה ומעוגנת בפקודת התעבורה.
- 2 לאורך השנים, ועד לשנת 2001 שלטו בכ-95% מענף התחבורה הציבורית שני הקואופרטיבים המרכזיים הגדולים – אגד – אגודה שיתופית לתחבורה ציבורית בע"מ (להלן: "אגד") ודן חברה תחבורה ציבורית בע"מ (להלן: "דן"). לצד אגד ודן, פעלו שלוש חברות באזור נצרת: שתי חברות, בבעלות משפחת עפ"י (חב' הנסיעות והתיירות נצרת בע"מ (להלן: "נסיעות ותיירות" וחברת שירותי אוטובוסים מאוחדים נצרת בע"מ – (להלן: "ש.א.מ.)) וחברה נוספת, חב' גי.בי טורס בע"מ (להלן: "גי.בי.")). כמו כן, פעלה החברה העירונית לתחבורה ציבורית בבאר שבע, שפשטה את הרגל ונסגרה בשנת 2003. מדובר במציאות ששורשיה נעוצים בהיסטוריה של התפתחות הענף עוד לפני קום המדינה.
- 3 במהלך שנות התשעים התגבשה במשרד ההכרה בצורך לפתוח את ענף התחבורה הציבורית לתחרות, בעיקר כתוצאה מירידה מתמשכת בשימוש בשירותי התחבורה הציבורית מחד ומנגד גידול בעלויות התפעול שחיבו סובסידיה גבוהה ותעריפי נסיעה גבוהים.
- 4 בהמשך לכך ולאחר ביצוע עבודת מטה משותפת למשרדי התחבורה והאוצר, ביום 8.1.97 התקבלה החלטת ממשלה 1301 בה הוחלט לפתוח את ענף התחבורה הציבורית בישראל לתחרות באמצעות הקצאת רישיונות להפעלת קווי השירות בתחבורה הציבורית בהליכים תחרותיים.
- 5 בשנת 1999 הוכנה תכנית תחרות כוללת, ועל בסיסה נערכו ונחתמו בשנים 2000 – 2001 הסכמי התחרות הראשונים עם אגד ודן, שיצרו את התשתית הנדרשת ליישום תכנית הרפורמה, שכללה הוצאת קווי שירות מאגד ודן בשיעור של 25% מפעילותן ונועדה לחול עד לשנת 2008.
- 6 עם תום שלב זה בתכנית הרפורמה, פעלו בענף 15 חברות תח"צ (ללא חברות מזרח ירושלים). חלקה של אגד בשוק במונחי ק"מ – עמד על כ-55% (לעומת 75% במקור) וחלק דן עמד על כ-14% (לעומת 20% במקור). באותה עת, במסגרת שירותי התח"צ באוטובוסים הופעלו כ-284 אלף נסיעות בשבוע, באמצעות כ-5,800 אוטובוסים וסך נסיעות הנוסע הסתכמו בכ-618 מ' נוסעים בשנה.
- 7 ביום 12.08.07 נתקבלה החלטת ממשלה נוספת (2226). בהחלטת ממשלה זו נקבע, בין היתר, כי מתן רישיונות לקווי שירות ולאשכולות שירות יתקיים בהליך תחרותי, תוך הגבלת משך תקופת הרישיון לפרק זמן בן שש שנים הניתן להארכה, וכן הגבלת יכולת ההשתתפות בהליך התחרותי למפעיל תח"צ המחזיק מעל 40% מהיקף שירותי התח"צ בתנאים מסוימים.
- 8 כאמור לעיל, תכנית הרפורמה כללה יעדים עד לשנת 2008. בתחילת שנת 2009 פרסם המשרד תכנית המשך לשנים 2009 – 2018, אשר היוותה, למעשה, תכנית להמשך הפעולה להגברת התחרות בענף (להלן: "תכנית 2009"). בתמצית, מטרת תכנית 2009 הייתה לקדם ולממש את יעדי הממשלה בתחום התחבורה הציבורית, ובהם הבטחת רמת נייחות נאותה במחיר סביר לכלל אזרחי המדינה, צמצום גודש התנועה וההשפעות החיצוניות השליליות שלו; קידום התחבורה הציבורית כאמצעי תמיכה להשגת יעדים רצויים בתחום הכלכלה והחברה; תפעול התחבורה הציבורית ברמת יעילות כלכלית גבוהה יותר; שיפור יכולתה של התחבורה הציבורית לשמש ככלי לתמיכה בפריסה רצויה של שימוש הקרקע בתחומים העירוניים ובמיקום תעסוקה ומגורים במישור הארצי.
- 9 בנוסף לאמור, ובהתאם לסיום תכנית הרפורמה (עד שנת 2008), בתחילת שנת 2009 תמה תקופת הסכמי התחרות שנחתמו עם אגד ודן. לאחר משא ומתן ממושך נחתם ביוני 2010 הסכם תחרות חדש עם אגד. ביוני 2012 נחתם הסכם תחרות חדש עם דן. תוקפם של שני

ההסכמים עד יום 31.12.2020.

10 בעקבות דו"ח הוועדה לשינוי כלכלי-חברתי ("ועדת טרכטנברג"), התקבלה ביום 18.12.11 החלטת ממשלה 3989, שעניינה צמצום הריכוזיות והגברת התחרות בענף התחרות הציבורית. החלטה זו חוזרת על העיקרון שנקבע בהחלטה 2226, לפיו רישיון להפעלת קו שירות או אשכול שירות יינתן למי שנבחר בהליך תחרותי (כאמור בהחלטה 1301). בצד זה, החלטה זו אינה קובעת הוראות מהותיות בכל הנוגע לחברות האוחזות ברישיונות "היסטוריים" לקווי שירות (הכוונה בעיקר לחברות אגד ודן), אלא היא כוללת "הוראת מעבר" הקובעת כי רישיונות קו שניתנו כדין למפעילי תחרות ציבורית בהתאם להסכמים עם הממשלה ערב ההחלטה, יראו אותם כרישיונות להפעלת קווי שירות שניתנו לפי דין, והוראות בדבר קיום הליך תחרותי, כאמור לעיל, לא יחולו לגביהם. משמעות האמור היא כי תקופת תוקפם של הרישיונות של המפעילים ההיסטוריים הינה עד לכל המאוחר סוף 2020, בהתאם להחלטת הממשלה 1301 לעיל ולאחר מכן, חלה חובה להקצות אותם בהליכים תחרותיים בהתאם לקבוע בהחלטת הממשלה 3989.

11 החלטת ממשלה זו, היא בהמשך להחלטות ממשלה מס' 1301 מיום 6 בינואר 1997, והחלטת ממשלה מס' 3989 מיום 18 בדצמבר 2011, והיא נועדה לאפשר פרק זמן נוסף הנדרש להשלמת יישום התחרות בענף התחרות הציבורית באוטובוסים, כך שעד שנת 2030, יוקצו כל אשכולות קווי השירות באוטובוסים בהליכים תחרותיים. השלמת יישום התחרות תהיה בהתאם לתכנית התחרות לענף התחרות הציבורית באוטובוסים לשנים 2018-2030. תכנית זו פורסמה לציבור טרם הבאתה לאישור הממשלה, והוטמעו בה חלק מההערות שהועברו לגביה.

12 יצוין כי תכנית התחרות האמורה אינה מתייחסת למטרופולין דן, ותכנית התחרות למטרופולין דן תובא לאישור הממשלה לאחר שמשרד התחרות ומשרד האוצר יבצעו בחינה תחרותית לצרכים ולמבנה מטרופולין דן. בהתאם, הארכת פרק הזמן ליישום תכנית התחרות עד 2030 אינה נוגעת לקווים שמפעילה חברת דן תחרות ציבורית בע"מ, ואם לא תאושר תכנית כאמור, בתום שנת 2020, יוצאו לתחרות כלל קווי השירות שהיא מפעילה.

### נתונים כלכליים והשפעה על משק המדינה

#### 1 יעדי ומטרות התכנית

המשך יישום הרפורמה, נועד לשמר את המתח התחרותי בענף וצפוי להביא להפחתת עלויות התפעול של קווי שירות המופעלים כיום ע"י אגד ודן. שימור המתח התחרותי יבטיח תפעול קווי השירות בצורה יעילה ובמחירי שוק ויאפשר לממשלה להרחיב ולהעמיק את היקף השירות ואיכותו וכך לעודד את השימוש בתח"צ.

#### 1.1 יעדי הממשלה בתחום התחרות הציבורית

- הבטחת רמת נידות נאותה במחיר סביר לכלל אזרחי המדינה לפי צורכיהם.
- צמצום גודש התנועה וההשפעות החיצוניות השליליות שלו.
- קידום התחרות הציבורית כאמצעי תמיכה להשגתם של יעדים רצויים בתחום הכלכלה והחברה.
- תפעול התחרות הציבורית ברמת יעילות כלכלית גבוהה יותר, בין היתר על ידי הפחתת העלויות הכרוכות באספקת השירותים.
- שיפור יכולתה של התחרות הציבורית לשמש ככלי לתמיכה בפרישה רצויה של שימושי הקרקע בתחומים העירוניים ובמיקום תעסוקה ומגורים במישור הארצי.

#### 1.2 מטרות תכנית התחרות

- גידול שנתי מתמיד במספר הנוסעים בתחרות הציבורית העולה על קצב הגידול של האוכלוסייה.

- שיפור איכות הנסיעה לנוסע בתחום המידע, מסלולי הנסיעה, תעריפי הנסיעה, איכות מתקני התחבורה, זמני הנסיעה, נוחות הנסיעה ובכך להפוך את הנסיעה בתחבורה הציבורית לאטרקטיבית ביחס לשימוש ברכב פרטי.
- ניהול אדמיניסטרטיבי יעיל של ההליך התחרותי ויישומו בפועל, תוך שמירה על מתח תחרותי תמידי בענף.
- שילוב מערכתי יעיל בין אמצעי התחבורה השונים.
- הטמעה של טכנולוגיות מתקדמות לשם ייעול הפעלת שירות האוטובוסים, הפחתת עלות ההפעלה ושיפור השירות הניתן לציבור.

## 2 הישגי הרפורמה

- כתוצאה מיישום ההליך התחרותי נוספו לענף, מאז שנת 2001, 10 מפעילים חדשים, המפעילים כ-30 אשכולות קווי שירות.
- עלויות ההפעלה ותעריפי הנסיעה באשכולות שיצאו לתחרות ירדו באופן ניכר.
- תעריפי הנסיעה הוזלו בשיעור של בין 20-50 אחוז.
- מספר הנוסעים באשכולות שיצאו לתחרות גדל בשיעור העולה על הממוצע הענפי.
- היקף השירות במונחי תשומות גדל באופן משמעותי ביחס להיקף התשומות שהיה ערב הרפורמה.
- ההליך התחרותי יצר BENCHMARK ענפי הן למבנה עלויות תחרותי והביא לשיפור משמעותי במבנה העלויות המוכרות במסגרת הסכמי הסובסידיה עם אגד ודן, והן בפרמטרים שונים של בחינת רמת השירות לנוסע.
- תהליך התחרות חיזק את מעמד המשרד כגוף המנהל והמפקח על הענף, בהיבטי תכנון רשתות תחבורתיות, טיפול בתשתיות, פיתוח אמצעי בקרה ושליטה וניהול השילוב במערך של שירותי תח"צ מרובת מפעילים.
- הטמעה של טכנולוגיות מתקדמות: ניהול צי רכב, כרטוס חכם, מערכות מעקב אחר ביצוע נסיעות.

## 3 תמונת מצב ענפית

נכון לתחילת שנת 2018 מופעלים שירותים על ידי כ-16 חברות תח"צ פעילות (לא כולל חברות מזרח ירושלים). חלקה של אגד בשוק במונחי ק"מ – כ-33% וחלק דן כ-8% (ללא חברות בנות וקשורות).

### 3.1 נתוני תפעול עיקריים –

- מספר מפעילים -16 חברות (לא כולל חברות מזרח ירושלים, וחבל אילות).
- מספר נסיעות האוטובוס הממוצע חודשי לשנת 2017 כ-2 מ' נסיעות.
- סך הק"מ הרכב החודשי הממוצע בשנת 2017 - 47 מיליון ק"מ.
- מספר האוטובוסים הפועלים בשירותי התח"צ - 9700
- מספר הנוסעים השנתי בתח"צ (נסיעות נוסע בתשלום) בשנת 2017 נאמד בכ- 740 מיליון נוסעים.
- ממוצע הנוסעים לנסיעה כ-30 נוסעים.

### 3.2 התפלגות ההכנסות מקווי שירות (מ' ₪)

2013	2014	2015	2016	2017	מיליוני ₪
2,938	2,973	2,947	2,488	2,647	פדיון מנוסעים
990	1,076	1,021	933	904	סובסידיה ייעודית
2,177	2,156	2,105	2,983	3,546	סובסידיה שוטפת
<b>6,105</b>	<b>6,205</b>	<b>6,073</b>	<b>6,404</b>	<b>7,098</b>	<b>עלות משקית הפעלת קווי שירות</b>

#### תקציב

מהותה של הרפורמה בהקצאה בהליכים תחרותיים של רישיונות קווי שירות שהופעלו ע"י אגד ודן, למפעילים אחרים. לרוב עפ"י תוצאות הליכים אלו מתקבלות עלויות הפעלה הנמוכות בכ-15% -20% מעלות הפעלת הקווים באגד ודן ולנוכח כך, עצם הליך הרפורמה בענף אינו דורש תקציב נוסף. עם זאת, יש לציין כי הארכת רישיונות הקווים לאגד לעשר שנים נוספות כרוכה בעלויות בשל עלות התפעול העודפת על ידי אגד.

#### השפעת ההצעה על מצבת כח האדם

אין השפעה

#### עמדת שרים אחרים שההצעה נוגעת לתחום סמכותם

שר האוצר - תומך

#### החלטות קודמות של הממשלה

1301 מיום 8 ינואר 1997  
2226 מיום 12 אוגוסט 2007  
3989 מיום 18 דצמבר 2011

#### עמדת היועצת המשפטית של המשרד יוזם ההצעה

מצורפת בזאת חוות דעתה של היועצת המשפטית של המשרד, לפי אין מניעה בקבלת הצעה להחלטה.

#### סיווגים

תחום פעולה עיקרי: כלכלה.

מוגש על ידי שר התחבורה והבטיחות בדרכים

י"ח באלול התשע"ח  
29 באוגוסט 2018

## **המשך יישום התחרות ושיפור השירות בענף התחבורה הציבורית**

### **חוות דעת משפטית הנלווית להצעת החלטה לממשלה**

#### **נושא הצעת ההחלטה**

המשך יישום התחרות ושיפור השירות בענף התחבורה הציבורית באמצעות תכנית תחרות בענף התחבורה הציבורית לשנים 2018-2030.

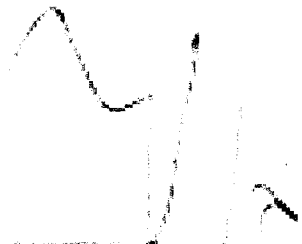
#### **תמצית ההצעה בהתייחס להיבטיה המשפטיים**

- 1 ביום 8.1.97 התקבלה החלטת ממשלה 1301 בה הוחלט לפתוח את ענף התחבורה הציבורית בישראל לתחרות באמצעות הקצאת רשיונות להפעלת קווי השירות בתחבורה הציבורית בהליכים תחרותיים. בשנת 1999 הוכנה תכנית תחרות כוללת, ועל בסיסה נערכו ונחתמו בשנים 2000 – 2001 הסכמי התחרות הראשונים עם אגד ודן, שיצרו את התשתית הנדרשת ליישום תכנית הרפורמה, שכללה הוצאת קווישירות מאגד ודן בשיעור של 25% מפעילותן ונועדה לחול עד לשנת 2008.
- 2 ביום 12.08.07 נתקבלה החלטת ממשלה נוספת (2226). בהחלטת ממשלה זו נקבע, בין היתר, כי מתן רישיונות לקווי שירות ולאשכולות שירות יתקיים בהליך תחרותי, תוך הגבלת משך תקופת הרישיון לפרק זמן בן שש שנים הניתן להארכה, וכן הגבלת יכולת ההשתתפות בהליך התחרותי למפעיל תח"צ המחזיק מעל 40% מהיקף שירותי התח"צ בתנאים מסוימים.
- 3 בתחילת שנת 2009 תמה תקופת הסכמי התחרות שנחתמו עם אגד ודן. לאחר משא ומתן ממושך נחתם ביוני 2010 הסכם תחרות חדש עם אגד. ביוני 2012 נחתם הסכם תחרות חדש עם דן. תוקפם של שני ההסכמים עד יום 31.12.2020. במקביל פורסמה תכנית להמשך התחרות בענף התחבורה הציבורית בשנים 2009 – 2018.
- 4 בעקבות דו"ח הוועדה לשינוי כלכלי-חברתי ("ועדת טרכטנברג"), התקבלה ביום 18.12.11 החלטת ממשלה 3989, שעניינה צמצום הריכוזיות והגברת התחרות בענף התחבורה הציבורית. החלטה זו חוזרת על העיקרון שנקבע בהחלטה 2226, לפיו רישיון להפעלת קו שירות או אשכול שירות יינתן למי שנבחר בהליך תחרותי (כאמור בהחלטה 1301). בצד זה, החלטה זו אינה קובעת הוראות מהותיות בכל הנוגע לחברות האוחזות ברישיונות "היסטוריים" לקווי שירות (הכוונה בעיקר לחברות אגד ודן), אלא היא כוללת "הוראת מעבר" הקובעת כי רישיונות קו שניתנו כדין למפעילי תחבורה ציבורית בהתאם להסכמים עם הממשלה ערב ההחלטה, יראו אותם כרישיונות להפעלת קווי שירות שניתנו לפי דין, והוראות בדבר קיום הליך תחרותי, כאמור לעיל, לא יחולו לגביהם.
- 5 החלטת הממשלה המוצעת, היא בהמשך להחלטות הממשלה המפורטות לעיל, והיא נועדה לאפשר פרק זמן נוסף הנדרש להשלמת יישום התחרות בענף התחבורה הציבורית באוטובוסים, כך שעד שנת 2030, יוקצו כל אשכולות קווי השירות באוטובוסים בהליכים תחרותיים.

קשיים משפטיים, ככל שישנם, ודרכי פתרונם  
לא רלבנטי.

עמדת היועצים המשפטיים של משרדים אחרים שהצעת ההחלטה נוגעת להם  
הצעת ההחלטה מתואמת עם היועץ המשפטי של משרד האוצר.

עמדת היועצת המשפטית של המשרד שהשר העומד בראשו מגיש את ההצעה  
אין מניעה באישור ההצעה להחלטה.



שלמה שיתקה, יו"ר  
היועצת המשפטית  
משרד התעשייה והבטיחות בדיונים

**תכנית תחרות**

**ענף התחבורה הציבורית  
באוטובוסים**

**שנים 2018 - 2030**

**טיוטה לאחר  
הערות הציבור**

**אוגוסט 2018**



מדינת ישראל

**תכנית התחרות – 2018 - 2030**

**1 מבוא**

**1.1 רקע היסטורי**

1.1.1 התחבורה הציבורית הינה שירות חיוני ברמה הלאומית ומשכך המדינה מעורבת בהסדרת הענף ובפיקוח עליו. הסמכות להעניק רישיונות להפעלת קווי שירות למפעיל תחבורה ציבורית נתונה למפקח על התעבורה ומעוגנת בפקודת התעבורה.

לאורך השנים, ועד לשנת 2001 שלטו בכ-95% מענף התחבורה הציבורית שני הקואופרטיבים המרכזיים הגדולים – אגד – אגודה שיתופית לתחבורה ציבורית בע"מ (להלן: "אגד") ודן חברה תחבורה ציבורית בע"מ (להלן: "דן"). לצד אגד ודן, פעלו שלוש חברות באזור נצרת: שתי חברות, בבעלות משפחת עפיפי (חב' הנסיעות והתיירות נצרת בע"מ (להלן: "נסיעות ותיירות") וחברת שירותי אוטובוסים מאוחדים נצרת בע"מ – (להלן: "ש.א.מ.")) וחברה נוספת, חב' גי.בי טורס בע"מ (להלן: "גי.בי"). כמו כן, פעלה החברה העירונית לתחבורה ציבורית בבאר שבע, שפשטה את הרגל ונסגרה בשנת 2003. מדובר במציאות ששורשיה נעוצים בהיסטוריה של התפתחות הענף עוד לפני קום המדינה.

1.1.2 במהלך שנות התשעים התגבשה במשרד ההכרה בצורך לפתוח את ענף התחבורה הציבורית לתחרות. הסיבות העיקריות לכך היו:

- ירידה מתמשכת בשימוש בשירותי התחבורה הציבורית.
- ירידה ברמת השירות שניתנה על ידי אגד ודן, שני המפעילים העיקריים המרכזיים באותה עת.
- חוסר רצון ו"קביעון מחשבות" מצד אגד ודן לפעול לשינוי המצב ולפעול לשיפור השירות.
- מבנה ענף ריכוזי ביותר.
- עלויות תפעול גבוהות שחייבו סובסידיה גבוהה ותעריפי נסיעה גבוהים.
- כניסה מסיבית של מפעילים בלתי חוקיים.

בהמשך לכך ולאחר ביצוע עבודת מטה בשיתוף משרד האוצר, ביום 8.1.97 התקבלה החלטת ממשלה 1301 ולפיה הוחלט לפתוח את ענף התחבורה הציבורית בישראל לתחרות באמצעות הקצאת רישיונות להפעלת קווי השירות בתחבורה הציבורית בתנאים תחרותיים.

בהמשך להחלטה זו, עם פרסום מכרזי ה-PQ הראשונים, עתרה אגד לבג"ץ (בג"ץ 3136/98) **אגד אגודה שיתופית לתחבורה ציבורית בישראל נ' שר התחבורה**, כנגד פרסומם. בחודש ינואר '99 החליט בג"ץ לבטל את ההליכים התחרותיים שפורסמו, אך הוסיף כי הממשלה רשאית ליישם רפורמה בתח"צ באמצעות מתן זיכיונות בהליכים תחרותיים הקצובים בזמן להפעלת קווי שירות וזאת במסגרת של תכנית סדורה וידועה מראש. בשנת 1999 הוכנה **תכנית תחרות כוללת**, ועל בסיסה נערכו ונחתמו בשנים 2000 – 2001 הסכמי

## מדינת ישראל

התחרות הראשונים עם אגד ודן, שיצרו את התשתית הנדרשת ליישום תכנית הרפורמה, שכללה הוצאת קווי שירות מאגד ודן בשיעור של 25% מפעילותן ונועדה לחול עד לשנת 2008.

1.1.3 בהתאם לתוכנית הרפורמה ולהסכמים שנחתמו עם אגד ודן, פורסמו כ-20 הליכים תחרותיים להפעלת קווי שירות, בהתאם לאשכולות גיאוגרפיים שנקבעו (בתמצית, אשכולות קווי שירות הינם אוסף קווים בעלי מכנה תחבורתי משותף והמהווים יחידה תפעולית אחת).

1.1.4 עם תום שלב זה בתכנית הרפורמה, פעלו בענף 15 חברות תח"צ (ללא חברות מזרח ירושלים). חלקה של אגד בשוק במונחי ק"מ – עמד על כ-55% (לעומת 75% במקור) וחלק דן עמד על כ-14% (לעומת 20% במקור). באותה עת, במסגרת שירותי התח"צ באוטובוסים הופעלו כ-284 אלף נסיעות בשבוע, באמצעות כ-5,800 אוטובוסים וסך נסיעות הנוסע הסתכמו בכ-618 מ' נוסעים בשנה.

1.1.5 ביום 12.08.07 נתקבלה החלטת ממשלה נוספת (2226). בהחלטת ממשלה זו נקבע, בין היתר, כי מתן רישיונות לקווי שירות ולאשכולות שירות יתקיים בהליך תחרותי, תוך הגבלת משך תקופת הרישיון לפרק זמן בן שש שנים הניתן להארכה, וכן הגבלת יכולת ההשתתפות בהליך התחרותי למפעיל תח"צ המחזיק מעל 40% מהיקף שירותי התח"צ בתנאים מסוימים.

1.1.6 כאמור לעיל, תכנית הרפורמה כללה יעדים עד לשנת 2008. בתחילת שנת 2009 פרסם המשרד תכנית המשך לשנים 2009 – 2018, אשר היוותה, למעשה, תכנית להמשך הפעולה להגברת התחרות בענף (להלן: **"תכנית 2009"**). בתמצית, מטרת תכנית 2009 הייתה לקדם ולממש את יעדי הממשלה בתחום התחבורה הציבורית, ובהם הבטחת רמת נייחות נאותה במחיר סביר לכלל אזרחי המדינה, צמצום גודש התנועה וההשפעות החיצוניות השליליות שלו; קידום התחבורה הציבורית כאמצעי תמיכה להשגת יעדים רצויים בתחום הכלכלה והחברה; תפעול התחבורה הציבורית ברמת יעילות כלכלית גבוהה יותר; שיפור יכולתה של התחבורה הציבורית לשמש ככלי לתמיכה בפריסה רצויה של שימוש הקרקע בתחומים העירוניים ובמיקום תעסוקה ומגורים במישור הארצי.

1.1.7 בהתאם לתכנית 2009 פורסם בחודש מרץ 2010 הליך תחרותי למיון מוקדם (להלן: **"מכרז PQ"**) שמספרו 6/2010 לבחירת מציעים אשר יתמודדו בהליכים התחרותיים לקבלת רישיונות להפעלת קווי שירות בתחבורה הציבורית באוטובוסים. מכרז זה היווה את המעטפת ליישום תכנית התחרות 2009 ומבטא בפועל את מדיניות המשרד. מטרת המכרז הייתה לבחור את המציעים שיוכלו להתמודד בהליכים התחרותיים העתידיים לאשכולות קווי השירות שיוקצו במסגרת הליכים תחרותיים, וזאת עד לשנת 2015. בתום מכרז המיון המוקדם נבחרו תשעה זוכים, בהם 6 מפעילי תח"צ פעילים, קבוצה חדשה אחת ושתי חברות שהינן חברות בנות של דן ואגד, עליהן מוטלות הגבלות בהתייחס להשתתפות בהליכים התחרותיים.

## מדינת ישראל

1.1.8 בהמשך למכרז המיון המוקדם התפרסמו 11 הליכים תחרותיים על אשכולות שנפתחו לתחרות בעבר, ש"עובו" בקווים נוספים שהועברו מאגד ומדן ובאשכול נוסף חדש, אשכול קווי חולון-שרון, הכולל בעיקרו קווים המופעלים על ידי אגד. יצוין כי ההליכים התחרותיים למתן רישיונות לקווי שירות אינם כפופים לסעיף 2(א) של חוק חובת המכרזים, תשנ"ב-1992 ולתקנותיו (וראו בעניין זה בג"ץ 1605/94 **טלסינמה בע"מ נ' שרת התקשורת**, פס"ד מיום 30.8.98 ; בג"ץ 5871/92 **מיטראל בע"מ נ' שר המסחר והתעשייה**, פס"ד מיום 18.03.93). יחד עם זאת מתנהלים ההליכים התחרותיים בהתאם לכללי היסוד של המשפט המנהלי.

נכון למועד מסמך זה פורסמו כל ההליכים התחרותיים של תכנית 2009 ובחלק הארי מהאשכולות החלה פעילות של הזכיינים החדשים.

1.1.9 נוסף לאמור, ובהתאם לסיום תכנית הרפורמה, בתחילת שנת 2009 תמה תקופת הסכמי התחרות שנחתמו עם אגד ודן. לאחר משא ומתן ממושך נחתם ביוני 2010 הסכם תחרות חדש עם אגד. ביוני 2012 נחתם הסכם תחרות חדש עם דן. תוקפם של שני ההסכמים עד יום 31.12.20.

1.1.10 בעקבות דו"ח הוועדה לשינוי כלכלי-חברתי ("ועדת טרכטנברג"), התקבלה ביום 18.12.11 החלטת ממשלה 3989, שעניינה צמצום הריכוזיות והגברת התחרות בענף התחבורה הציבורית. החלטה זו היא ההחלטה האחרונה שהתקבלה בנושא זה. ההחלטה חוזרת על העיקרון שנקבע בהחלטה 2226, לפיו רישיון להפעלת קו שירות או אשכול שירות יינתן למי שנבחר בהליך תחרותי (כאמור בהחלטה 1301). בצד זה, החלטה זו אינה קובעת הוראות מהותיות בכל הנוגע לחברות האוחזות ברישיונות "היסטוריים" לקווי שירות (הכוונה בעיקר לחברות אגד ודן), אלא היא כוללת "הוראת מעבר" הקובעת כי רישיונות קו שניתנו כדין למפעילי תחבורה ציבורית בהתאם להסכמים עם הממשלה ערב ההחלטה, יראו אותם כרישיונות להפעלת קווי שירות שניתנו לפי דין, והוראות בדבר קיום הליך תחרותי, כאמור לעיל, לא יחולו לגביהם; תקופת תוקפם של הרישיונות האמורים בסעיף זה תהיה בהתאם לתנאים הקיימים בהסכמים.

**תכנית התחרות המפורטת במסמך זה להלן, היא המשך לתכנית התחרות הכוללת ולתוכנית 2009 והיא באה להוסיף ולעדכן אותן. בכל מקרה של סתירה בין התכניות גובר האמור במסמך זה.**

## 1.2 הסכמי תחרות עם אגד ודן

הסכמי התחרות החדשים עם אגד ודן נועדו להסדיר בהסכמה את המשך יישום הרפורמה בתחבורה ציבורית ומעמדם של אגד ודן בענף. ההסכמים מבוססים על עקרונות מדיניות המשרד להמשך ההליך התחרותי, שיפור השירות לנוסעים והידוק כלי הבקרה של המשרד על פעילות אגד ודן. הסכמי התחרות מהווים נדבך משמעותי בפיתוח התחבורה הציבורית עד תום תכנית התחרות 2009.

## מדינת ישראל

### 1.2.1 הסכם התחרות עם אגד

הסכם התחרות בין הממשלה לבין אגד נחתם ביום 27.06.10 ותוקפו עד לשנת 2020. הסכם זה החליף הסכם קודם שנחתם בחודש מרץ 2000. בהסכם התחרות מול אגד הוגדרו באופן ברור דרישות רמת שירות מאגד, לצד מנגנוני בקרה על הפעילות והתניית המשך מתן רישיונות קווי שירות לאגד בעמידה ברמת שירות כאמור. בנוסף, כולל הסכם התחרות הוראות לגבי הגבלת השתתפותן של אגד ושל חברות בנות שלה בהליכים התחרותיים עתידיים. בכל הנוגע לקידום התחרות בשוק התחבורה הציבורית, קובע ההסכם הוראות שונות כדלקמן:

- במהלך תקופת ההסכם, יישום המשך הליך התחרות יהיה בהסכמה ובשיתוף פעולה של אגד.
- 17% מהיקף פעילותה של אגד יוצא לתחרות, כאשר 3% מכך יועבר לאגד תעבורה, חברת בת של אגד.
- אגד לא תהא רשאית להשתתף במכרזי תחבורה ציבורית לאורך כל תקופת ההסכם.
- חברות בהן יש לאגד אחזקות לא רשאיות להשתתף במכרזי תחבורה ציבורית, למעט באשכולות קווי שירות בהן הן פעילות כיום, וכן באשכול באר-שבע עירוני, בו תקופת ההפעלה של מפעיל השירות הנוכחי צפויה להסתיים בשנת 2014.

### 1.2.2 הסכם התחרות מול דן

הסכם התחרות בין הממשלה לבין דן נחתם ביום 15.06.2012 ותוקפו עד לשנת 2020. הסכם זה החליף הסכם קודם שנחתם ביוני 2001. בדומה להסכם מול אגד הוגדרו בו באופן ברור דרישות רמת שירות מדן, לצד מנגנוני בקרה על הפעילות והתניית המשך מתן רישיונות קווי שירות לדן בעמידה ברמת שירות כאמור. בנוסף, כולל הסכם התחרות הוראות לגבי הגבלת השתתפותן של דן ושל חברות בנות שלה בהליכים תחרותיים עתידיים. מטרותיו העיקריות של ההסכם הינן אלה:

- הסדרת תנאי ההשתתפות של חברת דן בהליכים התחרותיים, באופן שתבטיח תחרות הוגנת מול המפעילים החדשים.
- 11% מפעילות דן תוצא לתחרות.
- החברה לא תורשה להשתתף כלל במכרזי תח"צ וחברות בנות שלה תוגבלנה למכרזי תח"צ מחוץ לאזור המרכז.
- הגבלת חשיפת דן לפעילויות שאינן פעילויות תחבורה ציבורית.
- קביעת הוראות בהתייחס לשטחי תפעול שהועברו לדן.

## מדינת ישראל

לצד הוראות הנוגעות לתחרות כללו הסכמי התחרות עם אגד ודן הוראות נוספות שנועדו לשפר את השירות לציבור כדלהלן:

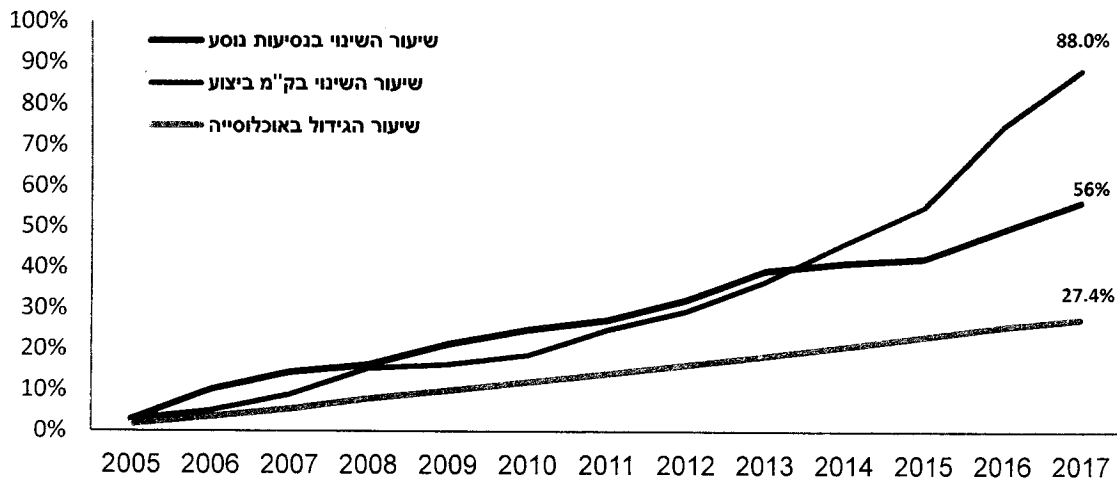
- תוספת שירות והגדרת קריטריונים מדידים לתוספת שירות שנתית.
- הגדרת דרישות רמת שירות כמקובל במכרזי התחבורה הציבורית.
- שיפור יכולת מדידת הפעילות על ידי חלוקת קווי השירות של אגד ודן לאשכולות פעילות קטנים יותר.
- מדידה שוטפת של רמת השירות והגדרת מנגנוני קנס/תיגמול כנגזרת מתוצאות המדידה.
- מיקוד פעילות אגד ודן בתחום התחבורה הציבורית והפרדת כל פעילות האחרות.
- הסכמות לגבי פינוי, שיפוץ תחזוקה ושימור של מתקנים תחבורתיים.

### 1.3 הישגי הרפורמה עד כה

- כתוצאה מיישום ההליך התחרותי נוספו לענף, מאז שנת 2001, 10 מפעילים חדשים, המפעילים כ-30 אשכולות קווי שירות.
- עלויות ההפעלה ותעריפי הנסיעה באשכולות שיצאו לתחרות ירדו באופן ניכר. עלות שעת הפעלה בהליכים התחרותיים נעה בממוצע סביב 245 ₪ לשעה לעומת עלות של כ-360 ₪ לשעה באגד. החיסכון שהושג בעלויות, הושקע חזרה בפיתוח והרחבת שירותי התח"צ ובהפחתת תעריפי הנסיעה (ראה להלן).
- תעריפי הנסיעה הוזלו בשיעור של בין 20-50 אחוז.
- מספר הנוסעים באשכולות שיצאו לתחרות גדל בשיעור העולה על הממוצע הענפי.
- היקף השירות במונחי תשומות גדל באופן משמעותי ביחס להיקף התשומות שהיה ערב הרפורמה, כפי שניתן לראות בתרשים הבא:

מדינת ישראל

נסיעות נוסע, ק"מ ביצוע וגידול באוכלוסייה: 2004-2017



בנוסף, פותח שירות באזורים שלא סופק בהם שירות או שסופק שירות באופן חלקי כדוגמת: רמת הגולן, המגזר הערבי, אזורים כפריים ישובי הבדואים בדרום, ואדי ערה ועוד, גוון השירות לדוגמה: הפעלת קווי הלילה, שירות לפי קריאה (המיועד לאזורים דלילי נוסעים) וכד'.

- ההליך התחרותי יצר BENCHMARK ענפי הן למבנה עלויות תחרותי והביא לשיפור משמעותי במבנה העלויות המוכרות במסגרת הסכמי הסובסידיה עם אגד ודן, והן בפרמטרים שונים של בחינת רמת השירות לנוסע.
- תהליך התחרות חיזק את מעמד המשרד כגוף המנהל והמפקח על הענף, בהיבטי תכנון רשתות תחבורתיות, טיפול בתשתיות, פיתוח אמצעי בקרה ושליטה וניהול השילוב במערך של שירותי תח"צ מרובת מפעילים.
- פיתוח והפעלה של כלים לניהול ובקרת הענף, כדוגמת פיתוח מערכת רישוי קווים מבוססת GIS, פיתוח כלים טכנולוגיים לניטור ומעקב אחר פעילויות המפעיל, הפעלה של מערך בקרה המבוסס על מערך של למעלה מ-150 בקרים הפועלים באופן שיטתי לבדיקת רמת השירות וכד' ויישום של בקרה אלקטרונית בתחנות מוצא.
- מידע זמין ונגיש לכלל הרשת התחבורתית - במסגרת זו, פעל המשרד לאיחוד המידע של כלל המפעילים, הפיכתו לזמין ונגיש לכלל הציבור. בין השאר, הוקם מרכז מידע אחד של המשרד המספק מידע לציבור על מגוון אמצעי התחבורה, בכל התחנות הוצבו שלטי מידע הכוללים מידע אודות השירות בתחנה בהתייחס לכלל המפעילים הפועלים בה ונקבעו הנחיות לאופן הצגתו ועדכונו, הותקנו מעל 3000 שלטי מידע זמן אמת המציגים את מועד

## מדינת ישראל

ההגעה הצפוי של האוטובוס, פרסום והפצה שוטפת של קבצי מידע המאפשרים פיתוח אפליקציות המשלבות מידע אודות פעילות התח"צ ומידע זמן אמת.

- שיפוץ תחנות מרכזיות.
- הטמעה של טכנולוגיות מתקדמות: ניהול צי רכב, כרטיס חכם, מערכות מעקב אחר ביצוע נסיעות.

### 1.4 תובנות עיקריות מההליך התחרותי

- ניתן להפעיל ולשפר את רמת השירות בתח"צ בעלויות נמוכות יותר מאלו שאפיינו את הענף לפני תחילת ההליך התחרותי.
  - יוסדו מספר חברות חזקות בעלות פוטנציאל לשמש כמפעילי תח"צ נוספים ואלטרנטיביים, ובמסגרת ההליכים התחרותיים נרשמה, במרבית ההליכים התחרותיים, תחרות ערה מצד המפעילים.
  - פתיחת השוק לתחרות הביאה כאמור להפחתת עלויות ההפעלה, אשר תורגמו לתוספת משמעותית בהיקף השירות הניתן לציבור ביחס למפת השירות ערב הרפורמה. תוספת שירות זו גזרה צורך בתוספת של נהגים, כלי רכב, תשתיות תפעול (כגון מסופים וחניוני קצה), תשומות ניהול ועוד. בתוך כך, חלק מהמפעילים החדשים אשר זכו בהפעלת אשכולות במסגרת הליכים תחרותיים, לא נערכו להפעלה כראוי ונאלצו להתמודד עם קשיים תפעוליים כגון מחסור בתשתיות ובנהגים. כחלק מהמשך הגידול בהיקף ואיכות השירות, יש לתת את הדעת על משאבים אלו והערכות המפעילים והמדינה לתוספות השירות העתידיות.
  - הרחבת ההליך התחרותי מחייבת יישום של מערכות מידע וטכנולוגיה ושיטת תפעול, כך שריבוי המפעילים יהיה שקוף לנוסע ויתאפשר שימוש ברשת באופן רציף, ללא תלות במפעיל כזה או אחר.
- לקידום יעד זה ביצע המשרד מספר פעולות:
- החל משנת 2011 החל המשרד יישום מעבר לשיטת התחשבות לפי עלות ברוטו, כך שסיכוני הביקוש מוטלים על המדינה ולא המפעילים. שינוי שיטת ההתחשבות מאפשרת יישום של מדיניות תעריפים וכרטיס משותף.
  - הקמת מרכז מידע ארצי המעניק שירותי מידע עבור נסיעות של כל מפעילי התח"צ.
  - הקמת מרכז שירות משותף לכלל המפעילים ("מסלקה") אליו מוזרם המידע מכלל המפעילים בנוגע לטעינות כרטיסים, שימושים ועוד. מרכז זה מאפשר תמיכה בכרטיס הרב קו ללא תלות במפעיל שהנפיק את הכרטיס או שבאמצעותו נטען החוזה.
  - פרישת מערך מכונות טעינה מחוץ לאוטובוסים.

## מדינת ישראל

- יש צורך לשנות את אופן הטיפול במתקנים תחבורתיים כפי שבאים לידי ביטוי בהסכם התחרות. בפועל, מאחר ורובן המכריע של התשתיות הנחוצות להפעלת תח"צ הינן בבעלות פרטית או של רשויות מקומיות ותלויות תכניות סטטוטוריות ורישוי, מוגבלת יכולת ההשפעה של המדינה על פיתוחן. יש בזאת להשפיע על שיפור איכות שירות התחבורה הציבורית הניתן לציבור. משרד התחבורה פועל במגוון דרכים על מנת להרחיב את היצע המתקנים התחבורתיים הנדרשים לטובת הפעלת תחבורה ציבורית.
- ההחלטה ליישום הליך התחרות בהסכמה עם המפעילים ההיסטוריים התבררה כהחלטה נכונה של שני הצדדים. מבחינת המדינה, על מנת שיישום הרפורמה יתרחש באופן מיטבי וללא שיבושים או פגיעה בפעילות השירות הניתן לציבור, נדרש שיתוף הפעולה של המפעילות ההיסטוריות. כך, בין היתר, על מנת להבטיח שהחלפת המפעילים תבוצע באופן שיבטיח שירות רציף ותקין לציבור הנוסעים כאמור לעיל, נדרש תיאום לשם שימוש משותף במתקני תשתית, העברת נתונים לגבי פעילות הקווים וכן כל סיוע רלוונטי אחר. מבחינת המפעילים ההיסטוריים, סיעה המדינה במימון עלויות השינויים המבניים ופרישת העובדים, שהיו נגזרת של העברת פעילות למפעילים אחרים וכן בגיבוש מתווה העברת פעילות מוסכם ומדורג שסייע הן למפעילים ההיסטוריים והן למפעילים החדשים להיערך לשינוי.

## 2 תמונת מצב ענפית - אוטובוסים

נכון לתחילת שנת 2018 מופעלים שירותים על ידי כ-16 חברות תח"צ פעילות (לא כולל חברות מזרח ירושלים). חלקה של אגד בשוק במונחי ק"מ – כ-33% וחלק דן כ-8% (ללא חברות בנות וקשורות).

### 2.1 נתוני תפעול עיקריים -

- מספר מפעילים 16- חברות (לא כולל חברות מזרח ירושלים, וחבל אילות).
- מספר נסיעות האוטובוס הממוצע חודשי לשנת 2017 כ- 2 מ' נסיעות.
- סך הק"מ הרכב החודשי הממוצע בשנת 2017 - 47 מיליון ק"מ.
- מספר האוטובוסים הפועלים בשירותי התח"צ - 9700
- מספר הנוסעים השנתי בתח"צ (נסיעות נוסע בתשלום) בשנת 2017 נאמד בכ- 740 מיליון נוסעים.
- ממוצע הנוסעים לנסיעה כ-30 נוסעים.



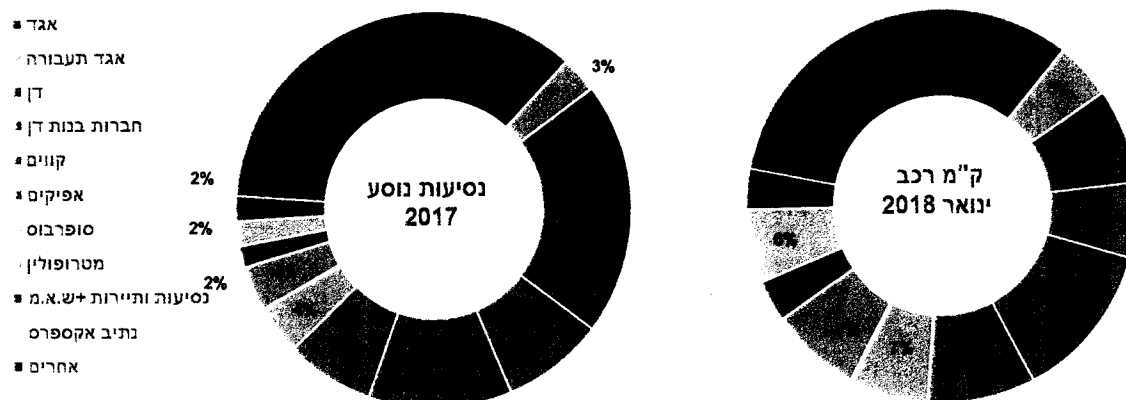
מדינת ישראל

2.2 תמונת מצב – נתוני קווי שירות באוטובוסים, בחתך מפעיל ואשכול נכון לשנת 2017

מפעיל	אשכול	מספר נוסעים מיליונים בשנה	נסיעות רכב שבועי	ק"מ רכב שבועי	שיעור מהענף במונחי ק"מ	שיעור מהענף במונחי נוסעים
אגד	ארצי	264.2	137.4	3,699.3	32.6%	35.7%
דן	ארצי	152.2	57.3	885.2	7.8%	20.5%
אגד תעבורה	נתניה עירוני	12.4	6.4	70.9	0.6%	1.7%
אגד תעבורה	עוטף ירושלים	9.7	14.4	419.0	3.7%	1.3%
אגד תעבורה	שפירים-ירושלים	0.4	1.0	53.6	0.5%	0.1%
אפיקים	אשדוד עירוני	14.7	8.4	108.5	1.0%	2.0%
אפיקים	אשדוד-יבנה-ת"א	10.0	9.7	290.9	2.6%	1.3%
אפיקים	כביש 4 -ירושלים- בני ברק	3.0	2.3	146.8	1.3%	0.4%
אפיקים	פתח תקוה-ראש העין	21.0	18.4	252.0	2.2%	2.8%
אפיקים	שומרון	4.9	4.9	208.9	1.8%	0.7%
גי.בי.טורס	מרחב נצרת גי.בי טורס	1.1	2.4	76.4	0.7%	0.1%
גלים	רהט	2.3	4.4	81.4	0.7%	0.3%
דן באר שבע	באר שבע עירוני	16.0	16.9	198.8	1.8%	2.2%
דן בדרום	צפון הנגב	19.9	23.5	375.9	3.3%	2.7%
דן צפון	מטרונית חיפה	25.5	5.7	119.1	1.1%	3.4%
מזרח ים	מזרח ים	10.7	14.4	130.3	1.1%	1.4%
מועצה אזורית גולן	רמת הגולן	0.9	2.0	83.8	0.7%	0.1%
מטרופולין	הנגב	8.7	9.5	549.6	4.8%	1.2%
מטרופולין	השרון	18.6	16.5	309.0	2.7%	2.5%
נסיעות ותיירות	קווי נצרת - נסיעות ותיירות	3.3	7.2	229.0	2.0%	0.5%
נתיב אקספרס	הגליל	12.3	23.4	580.8	5.1%	1.7%
נתיב אקספרס	נתניה - תל אביב	2.8	2.7	98.1	0.9%	0.4%
סופרבוס	העמקים	17.3	26.9	497.5	4.4%	2.3%
סופרבוס	פרוזדור ירושלים	12.5	10.1	249.9	2.2%	1.7%
קווים	אונו-אלעד	23.5	16.2	308.3	2.7%	3.2%
קווים	ביתר עילית ועמק האלה	18.5	10.1	204.9	1.8%	2.5%
קווים	חדרה-נתניה	11.1	16.7	376.8	3.3%	1.5%
קווים	חשמונאים	34.1	27.2	572.7	5.1%	4.6%
ש.א.מ	קווי נצרת – שאמ	9.4	14.0	158.6	1.4%	1.3%
	<b>סה"כ</b>	<b>740.8</b>	<b>510</b>	<b>11,336</b>	<b>100.0%</b>	<b>100.0%</b>

## מדינת ישראל

### 2.3 התפלגות שירותי התחבורה ציבורית באוטובוסים בין המפעילים השונים במונחי ק"מ רכב ונסיעות נוסע:



הערה: התרשים נכון ל-2017 ואינו כולל השפעה של זכיית חברת מטרופולין באשכול שרון – חולון מרחבי

מהתרשים לעיל, ניתן לראות כי חלקן של אגד ודן בענף ירד מתחת ל-50% במונחי ק"מ רכב, אך במונחי נוסעים חלקם עודנו מעל 50%, זאת לאור העובדה שעיקר השירות במטרופולינים הגדולים מסופק על ידי דן. בנוסף, ניתן לראות כי דן הגדילה את חלקה בענף בכל הפרמטרים באמצעות השתתפות חברות בנות בהליכים תחרותיים וזכיה בהפעלת קווי השירות במטרונית, בצפון הנגב, ובאר שבע עירוני במחירי תחרות.

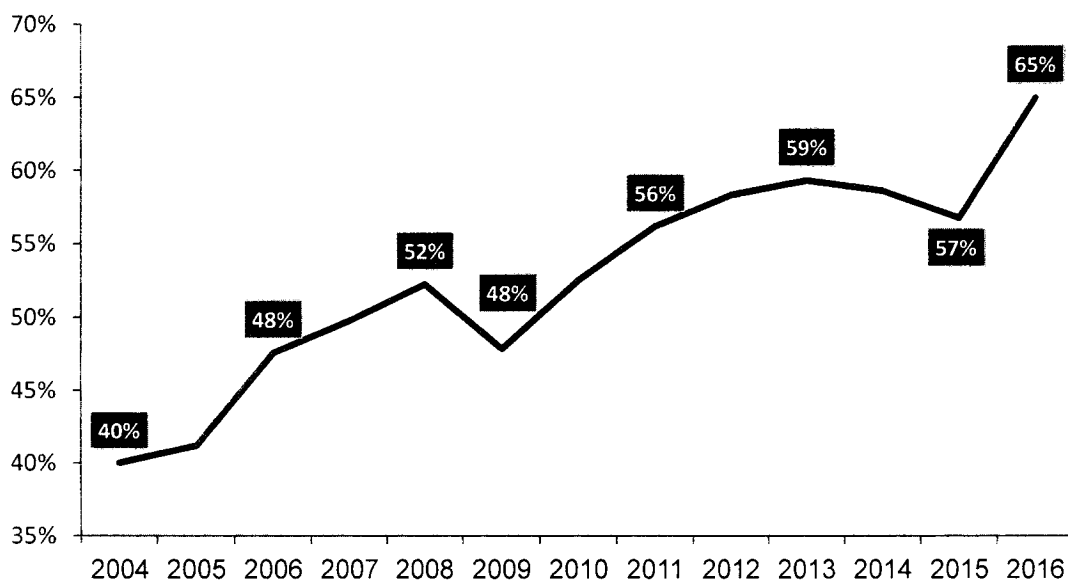
### 2.4 התפלגות ההכנסות מקווי שירות (מ' שח)

2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
2,206	2,286	2,452	2,492	2,479	2,506	2,461	2,123	פדיון מנוסעים
448	442	453	464	459	467	486	365	הסכמים גלובלים
760	754	860	995	990	1,076	1,021	933	סובסידיה ייעודית
1,153	1,608	1,932	2,068	2,177	2,156	2,105	2,983	סובסידיה שוטפת
4,565	5,091	5,697	6,020	6,106	6,203	6,073	6,404	הכנסות קווי שירות

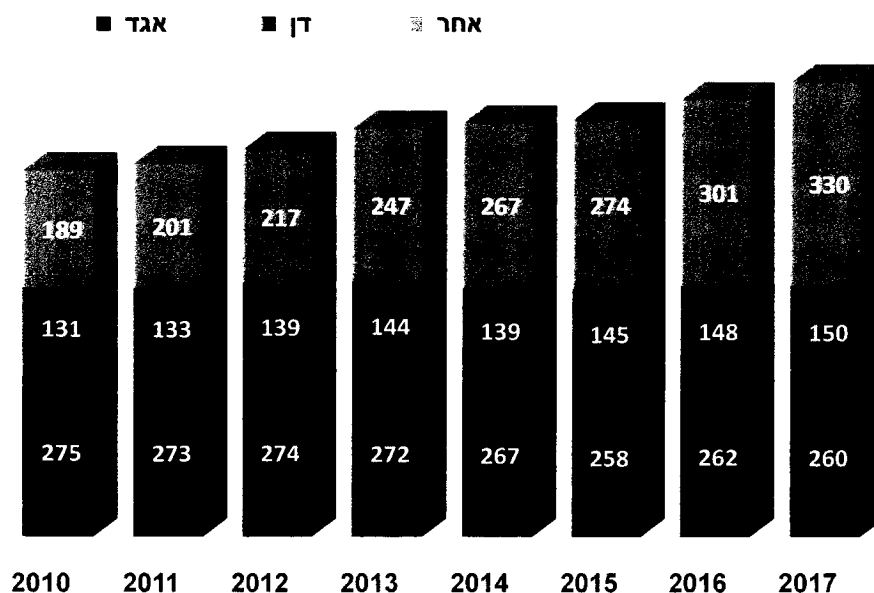
## מדינת ישראל

### 2.5 שיעור הסבסוד הממשלתי מסך עלויות הענף

להלן תרשים המתאר את שיעור הסבסוד ביחס לעלויות ההפעלה. מהתרשים ניתן לראות כי היקף התמיכה הממשלתית הגיע לכ-65% מסך העלויות, בעיקר כתוצאה מהרפורמה בתעריפים באזורי המטרופולינים שיישומה בתחילת שנת 2016 והפחתתה בשיעור של כ-17% בתעריפים בפברואר 2016.



### 2.6 נסיעות נוסע בתשלום – מיליוני נוסעים



The map shows the study area with a scale bar from 0 to 10 km and a north arrow. The study site is marked with a star. The distribution of the study species is indicated by numbers 1 through 25. The map also shows the location of the study site relative to the coast and the distribution of the study species.

- 01 **שקט בחולות**  
השקט בחולות הוא תחושה של רוג'ה ושל  
הנחיות של השקט בחולות.
  - 02 **גלגל**  
הגלגל הוא תחום של חקירה ושל  
הנחיות של הגלגל.
  - 03 **הגלגל**  
הגלגל הוא תחום של חקירה ושל  
הנחיות של הגלגל.
  - 04 **מרחב בעצם**  
המרחב בעצם הוא תחום של חקירה ושל  
הנחיות של המרחב בעצם.
  - 05 **מרחב חיבה במרחל**  
המרחב חיבה במרחל הוא תחום של חקירה ושל  
הנחיות של המרחב חיבה במרחל.
  - 06 **המרחקים**  
המרחקים הם תחום של חקירה ושל  
הנחיות של המרחקים.
  - 07 **חדוד-נטיה**  
החדוד-נטיה הוא תחום של חקירה ושל  
הנחיות של החדוד-נטיה.
  - 08 **חדוד עריות**  
החדוד עריות הוא תחום של חקירה ושל  
הנחיות של החדוד עריות.
  - 09 **נטיה עריות**  
הנטיה עריות הוא תחום של חקירה ושל  
הנחיות של הנטיה עריות.
  - 10 **חדוד**  
החדוד הוא תחום של חקירה ושל  
הנחיות של החדוד.
  - 11 **אחד השמחון**  
האחד השמחון הוא תחום של חקירה ושל  
הנחיות של האחד השמחון.
  - 12 **מית - ראש העין**  
המית - ראש העין הוא תחום של חקירה ושל  
הנחיות של המית - ראש העין.
  - 13 **אחד הבקעה**  
האחד הבקעה הוא תחום של חקירה ושל  
הנחיות של האחד הבקעה.
  - 14 **דן**  
הדן הוא תחום של חקירה ושל  
הנחיות של הדן.
  - 15 **חשמונים**  
החשמונים הם תחום של חקירה ושל  
הנחיות של החשמונים.
  - 16 **ראש-לצ - רחובות**  
הראש-לצ - רחובות הוא תחום של חקירה ושל  
הנחיות של הראש-לצ - רחובות.
  - 17 **אשרד עריות**  
האשרד עריות הוא תחום של חקירה ושל  
הנחיות של האשרד עריות.
  - 18 **אחד בית נחש**  
האחד בית נחש הוא תחום של חקירה ושל  
הנחיות של האחד בית נחש.
  - 19 **ירושלים**  
הירושלים היא תחום של חקירה ושל  
הנחיות של הירושלים.
  - 20 **נחש-ים**  
הנחש-ים הוא תחום של חקירה ושל  
הנחיות של הנחש-ים.
  - 21 **דחם**  
הדחם הוא תחום של חקירה ושל  
הנחיות של הדחם.
  - 22 **צפון הנגב**  
הצפון הנגב הוא תחום של חקירה ושל  
הנחיות של הצפון הנגב.
  - 23 **באר שבע**  
הבאר שבע היא תחום של חקירה ושל  
הנחיות של הבאר שבע.
  - 24 **מרכז הנגב**  
המרכז הנגב הוא תחום של חקירה ושל  
הנחיות של המרכז הנגב.
  - 25 **ערבה יום המלח**  
הערבה יום המלח היא תחום של חקירה ושל  
הנחיות של הערבה יום המלח.
  - 26 **בקעת אוז אלעד**  
הבקעת אוז אלעד היא תחום של חקירה ושל  
הנחיות של הבקעת אוז אלעד.
  - 27 **אשרד - יבנה - ת"א**  
האשרד - יבנה - ת"א הוא תחום של חקירה ושל  
הנחיות של האשרד - יבנה - ת"א.
  - 28 **ביתר ערית**  
הביתר ערית היא תחום של חקירה ושל  
הנחיות של הביתר ערית.

[illegible]

## מדינת ישראל

### 3 מידת התחרותיות בענף

לענף התחבורה הציבורית באוטובוסים, מאפיינים ייחודיים – ענף שנפתח לתחרות ב-15 השנים האחרונות, שמתקיימת בו מעורבות ורגולציה ממשלתית גבוהה, המכתיבות למעשה את רמת השירות והמקורות הכספיים העומדים למפעיל השירות. ניתן להצביע על מספר חסמי כניסה עיקריים לענף. בין אלה:

- תקופת זיכיון ארוכה מהווה חסם בעיקר למפעילים חדשים, אולם ניתן לצמצם חסם זה באמצעות פרסום מכרזי תח"צ באופן שוטף, כל שנה כ-8% מהענף.
- נגישות לידע ולטכנולוגיות בענף - כיום נדרשים מפעילי התח"צ להפעיל מערכות מידע מתקדמות בתחום ניהול הצי והכרטוס הייחודיות לענף והמהוות חסם למפעילים חדשים שאינם פעילים בתחום ואף לחברות תחבורה ציבורית מחו"ל שאינן מכירות את אופן ההפעלה בארץ.
- ניסיון בהפעלת שירותי תחבורה ציבורית - ישנו שוני רב בין הפעלת קווי שירות בתחבורה ציבורית לבין הפעלת נסיעות מיוחדות או נסיעות סיור באוטובוסים, כך שתחום התחבורה הציבורית באוטובוסים הינו מקצוע לכל דבר ועניין הדורש התמחות ספציפית. שוני זה בא לידי ביטוי כמעט בכל רובדי השירות (למעט העובדה שבשניהם מופעלים אוטובוסים): החל מפעילויות הנדרשות מהנהג דרך תפעול מערך הקווים ברמת השירות הנדרשת באופן עקבי ורציף, עבור במערכות מיוחדות המשמשות בתחבורה ציבורית בלבד או בעיקר (כגון כרטוס חכם וכד') וכלה בממשקים האינטנסיביים מול משרד התחבורה והציבור (בענייני התחשבות, רישוי, בקרה תפעולית, מידע, הסברה ועוד).
- חוסן פיננסי - אשכולות התח"צ כוללים הפעלה של כ-300 אוטובוסים, לשם כך נדרשת השקעה ראשונית של כ-250-350 מ' ש"ח, כולל כל המערכות הטכנולוגיות. מפעיל השירות נדרש להיות בעל חוסן פיננסי משמעותי על מנת שיוכל לגייס את סכומי ההשקעה הנדרשים.

במהלך 15 שנות יישום הרפורמה פורסמו הליכים תחרותיים בהיקף של כ-50% מהפעילות בענף באמצעות פרסום של כ-40 מכרזי הפעלה, בממוצע של בין שניים לשלושה הליכים תחרותיים בשנה.

תהליך התחרות התקיים על השוק ולא בתוכו, כך שלמעשה מפעיל השירות, לאחר שזכה בהליך התחרותי, הופך מונופול באשכול ההפעלה לאורך כל תקופת ההפעלה.

בכל נקודת זמן יכלו להשתתף בתהליך בין 6 – 9 מפעילים רלוונטיים, כולל שתי חברות הבת של אגד ודן ולרוב בהליכים התחרותיים הוגשו מעל 4 הצעות למעט במספר בודד של מקרים. בהליך התחרותי המיון מוקדם שהתפרסם בשנת 2010 זכו 9 קבוצות לרבות קבוצה חדשה שכללה חברת תחבורה ציבורית מספרד ושתי חברות היסעים ישראליות (קבוצת תנופה). נכון למועד מסמך זה הקבוצה החדשה לא זכתה בהליך התחרותי הפעלה.

## מדינת ישראל

לאורך השנים, נצפתה תחרותיות גבוהה מאד, שבאה לידי ביטוי בהצעות מחיר אגרסיביות ולא נצפתה פעילות תיאום משמעותית בין המפעילים, למעט בנושאים בעלי חשיבות רוחבית לענף כגון: שכר נהגים, יישומים טכנולוגיים משותפים (טעינה מהאינטרנט) ומידע לציבור. פעילות תיאום זו נעשית באמצעות פורום מפעילים מאוגד. בענף לא התקיימה פעילות משמעותית של מיזוגים ורכישות למעט מיזוג משמעותי אחד של חברת אפיקים שהחלה את פעילותה בתח"צ ב-2009 וחב' קונקס בבעלות קונצרן ויוליה, שהחלה לפעול בשנת 2002.

מספר המפעילים שיצאו מהענף נמוך יחסית וכולל את חב' מרגלית, שהחלה להפעיל את אשכול מודיעין כבר בשנת 1998 וחב' קונקס שכאמור התאחדה עם אפיקים, תוך שחברת ויוליה יצאה מהענף. בענף פועלים מספר מצומצם של מפעילים קטנים שאינם קשורים לקבוצות המפעילים הגדולות, שזכו במכרז ה-PQ 2010 ולמעשה קיימות שתי חברות – נרקיס גל וג'בי טורס.

### תובנות עיקריות למידת התחרותיות בענף:

- מספר המפעילים בענף אפשר יצירת רמת תחרותיות גבוהה מאד.
- פתיחת השוק למפעילים מחו"ל, כמעט לא השפיעה על ההליך. לא בהיבט של התחרותיות ולא בהיבט של תרומה לגיבוש סטנדרטים גבוהים יותר של שירות - כיום כלל המפעילים הם חברות ישראליות.
- מידת התחרותיות הושפעה, ככל הנראה, מראשוניות התהליך ומרצונם של המציעים לזכות או לשמר נתחי פעילות משמעותית גם במחיר של הגשת הצעות מחיר אגרסיביות. הגשת הצעות מחיר אגרסיביות נצפתה גם בתחילת התהליך עם פרסום קבוצת ההליכים התחרותיים הראשונה בין השנים 2000-2009, שאז ניתן להסביר זאת הן ברצון לזכות בנתחי פעילות והן, ככל הנראה, בחוסר מידע מספיק של המפעילים החדשים עם פעילות התח"צ. בסבב ההליכים התחרותיים השני שהחל עם פרסום ההליך התחרותי למיון מוקדם ב-2010, ניתן להסביר את התופעה ברצונם של המפעילים הקיימים להבטיח לעצמם את המשך הפעילות ולהרחיבה. ייתכן, שללא העובדה שבמסגרת תהליך המיון המוקדם נבחרה קבוצה חדשה ללא פעילות, רמת התחרותיות הייתה נפגעת, בשל העובדה שהענף היה מתחלק, בהבנה לא כתובה, כך שכול מפעיל ימשך לפעול באזור בו פעל בעבר (שיווי משקל מתואם). לפיכך, על מנת לשמר את המתח התחרותי בענף, יש צורך במפעילים קטנים "הרעבים" לצבירת נתח שוק.

## **תכנית התחרות לשנים 2018-2030**

### **4 מטרות**

#### **4.1 יעדי הממשלה בתחום התחבורה הציבורית**

- הבטחת רמת ניידות נאותה במחיר סביר לכלל אזרחי המדינה לפי צורכיהם.
- צמצום גודש התנועה וההשפעות החיצוניות השליליות שלו.
- קידום התחבורה הציבורית כאמצעי תמיכה להשגתם של יעדים רצויים בתחום הכלכלה והחברה.
- תפעול התחבורה הציבורית ברמת יעילות כלכלית גבוהה יותר, בין היתר על ידי הפחתת העלויות הכרוכות באספקת השירותים.
- שיפור יכולתה של התחבורה הציבורית לשמש ככלי לתמיכה בפרישה רצויה של שימושי הקרקע בתחומים העירוניים ובמיקום תעסוקה ומגורים במישור הארצי.

#### **4.2 מטרות תכנית התחרות**

- על מנת לשפר את יכולתה של מערכת התחבורה הציבורית להשיג יעדים אלה, נקבעו לתוכנית התחרות המפורטת במסמך זה, המטרות הבאות:
- גידול שנתי מתמיד במספר הנוסעים בתחבורה הציבורית העולה על קצב הגידול של האוכלוסייה.
- שיפור איכות הנסיעה לנוסע בתחום המידע, מסלולי הנסיעה, תעריפי הנסיעה, איכות מתקני התחבורה, זמני הנסיעה, נוחות הנסיעה ובכך להפוך את הנסיעה בתחבורה הציבורית לאטרקטיבית ביחס לשימוש ברכב פרטי.
- ניהול אדמיניסטרטיבי יעיל של ההליך התחרותי ויישומו בפועל, תוך שמירה על מתח תחרותי תמידי בענף.
- שילוב מערכתי יעיל בין אמצעי התחבורה השונים.
- הטמעה של טכנולוגיות מתקדמות לשם ייעול הפעלת שירות האוטובוסים, הפחתת עלות ההפעלה ושיפור השירות הניתן לציבור.

#### **4.3 האמצעים הנדרשים להשגת המטרות**

- הגדרת שירותי התח"צ כשירותים בעלי מאפיינים וזיקה אזוריים ובניית אשכולות קווים על פי תפיסה זו.
- המשך הליך תחרותי תוך חיזוק ועיבוי אשכולות קיימים בהתבסס על תפיסה אזורית.

## מדינת ישראל

- גיבוש תפיסת הפעלת השירות (שירות עירוני/אזורי ובינעירוני, קווים מהירים וכד'), יישום של **ההנחיות לתכנון** והתאמת מערך השירות בהתאם.
- יצירת מערכת הסכמית שתשקף זהות אינטרסים בין הממשלה למפעילי התח"צ לשיפור רמת השירות לנוסע.
- המשך ביצוע רפורמה בתעריפים, כך שיתמרצו שימוש קבוע בתח"צ, זאת באמצעות הפיכתם לפשוטים, מובנים ובמחיר סביר.
- הקצאת רישיונות ההפעלה בקווי שירות באוטובוסים באמצעות הליך תחרותי באופן שיטתי ורציף, לרבות הפעילות המופעלת כיום על ידי אגד ודן והחברות הנצרותיות.
- חיזוק והעמקת הפעילות של הרשות הארצית לתחבורה ציבורית ובניית תשתית מתאימה לשילוב השלטון המקומי בקידום מערך התח"צ.
- קידום פתרון בעיית מתקני תשתית תחבורתית וקביעת "סטנדרטיזציה" לגבי אחזקת מתקנים אלו.
- גיוון טכנולוגיות תומכות הסעה בעיקר בתחום מידע לציבור בזמן אמת, אמצעי כרטוס, ניהול ציי רכב ותכנון הקווים, בין השאר בהסתמך על מסדי נתונים גדולים.
- שירותי התחבורה הציבורית מותאמת ביקוש המבוססים על טכנולוגיות מתקדמות.
- עדכון ושכלול המנגנון ה"מכרזי" להשגת מקסימום תפוקות.
- טיוב אופן תכנון קווי השירות כך שיתבסס על נתונים מהימנים מבוססי איכון, וכן טיוב אופן בניית האשכולות בדגש על קיום מספר רבדי שירות הכוללים אמצעי תחבורה שונים.
- הפחתת מעורבות הנהג בתהליך הטעינה והתיקוף וקיצור זמן הקליטה בתחנות - כרטוס באמצעות טלפונים ניידים, טעינה באינטרנט, עליה מכל הדלתות, וכד'.
- טיפול במתקני תחבורה - פיתוח מסופים וחניונים, טיפול במתקני תחבורה קיימים.
- הגדלת היצע הנהגים בענף ושיפור תנאי השירות (כגון מתקני מנוחה).
- קידום שילוב של אוטובוסים בעלי אמצעי הנעה חלופיים.
- פיתוח והכשרה של רשת נתיבי העדפה לתח"צ ברמה הארצית והמטרופולינית.
- פיתוח רשת הקווים כך שיתנו מענה ראוי לצרכי הניידות של האוכלוסייה ולקצב הפיתוח העירוני ופיתוח אזורי תעסוקה.
- תיקוני חקיקה, ככל שנחוץ, לשם השגת המטרות הנ"ל.

### 4.4 התועלות הצפויות מהנהגת התחרות

- הקטנת העלויות הדרושות להפעלת מערכת התחבורה הציבורית.
- משיכת נוסעים לתחבורה הציבורית ובכך להביא להפחתת ההשפעות השליליות של שימוש בכלי רכב פרטיים.



## מדינת ישראל

- תמיכה ביעדי פיריון וצמיחה משקיים.
- העלאת רמת השירות לנוסע.
- הקטנת התלות ב"מפעילים ההיסטוריים" בפרט ובמפעילים בעלי שליטה דומיננטית במטרופולינים בכלל.
- הגדלת פעילות הענף והתעסוקה בו.
- המשך פתיחת הענף להשקעות חיצוניות.

## 5 מבנה הענף הרצוי

מבנה הענף העתידי ואופן פעילותו בטווח הארוך, צריך להיקבע כך שישירת את יעדי הממשלה בתחום ומטרות התכנית. מטרת ההתערבות הממשלתית הינה לוודא את המשך המתח התחרותי בשוק, וזאת בעיקר על ידי הסרת חסמי כניסה ועידוד כניסתם של שחקנים חדשים "ורעבים" לשוק. במקביל, יש לוודא כי ריבוי המפעילים אינו בא על חשבון איכות השירות הניתן לציבור, בעיקר בהיבט של אחידות אופן השימוש בתחבורה ציבורית ברחבי המדינה. פעילות התחבורה הציבורית בישראל מרוכזת בעיקר בתוך הערים בישראל, לכן בבואנו לטפל בנושאים בתחבורה הציבורית עלינו למקד את הטיפול בעיקר בתחום העירוני. ההתייחסות בתחום העירוני נחלקת לשני חלקים: טיפול בשלושת המטרופולינים הגדולים וטיפול בתחבורה הציבורית בערים גדולות אחרות בישראל, שאינן מרוכזות בתחום מטרופוליני כדוגמת: באר-שבע, אשקלון, עפולה וכיוב'.

### 5.1 שיקולים שיש להביא בחשבון בקביעת מבנה הענף:

- 5.1.1 שמירה על מתח תחרותי, וצמצום הסיכון להיווצרות של מפעיל דומיננטי ברמה הארצית-** נכון למועד פרסום התכנית, קיימים לפחות 3 מפעילים בענף שטרם מיצו את היתרונות לגודל וניתן להגדירם, כמפעילים בעלי פוטנציאל להגשת הצעות ברמת תחרותיות גבוהה. בנוסף, אין ספק, שכאשר אגד ודן תתחלנה להשתתף בהליכים התחרותיים, הצפי הוא שרמת התחרותיות תגבר. כאמור, לצד המשך פעילותם של המפעילים הקיימים, יש מקום לכניסתם של מפעילים חדשים על מנת לשמר את המתח התחרותי בשוק ואת היכולת להרחיב את היקף ואופי השירות הניתן לציבור.
- 5.1.2 מניעת תופעה של תיאום בין מפעילים (קרטליזציה) -** אנו סבורים כי לעובדה שבמכרז המיון מוקדם 06/2010, זכתה קבוצה שאינה מפעיל תח"צ קיים, הייתה תרומה מכרעת במניעת תיאום ו"חלוקת" הענף בהסכמה. לאור זאת, יש מקום לכניסתם של שחקנים נוספים לענף.
- 5.1.3 יצירת ודאות גבוהה ככל הניתן עבור השחקנים הפועלים בשוק -** וזאת בהינתן המגבלות התחרותיות המפורטות לעיל.

## מדינת ישראל

5.1.4 **שימוש יעיל בתשתיות תחבורתיות - גידול בהיקף הנסועה בתחבורה ציבורית מצריך גידול משמעותי במתקנים תחבורתיים (תחנות מרכזיות ומסופים). לצד זאת, ריבוי מפעילים מוסיף על הקושי שבניהול יעיל של התשתיות. נדרש סנכרון תפעולי וטכנולוגי בין המפעילים כך שלא תכביד באופן משמעותי על יצירת מצב של שקיפות לנוסע.**

5.2 **מבנה הענף**

מבנה הענף אליו הממשלה שואפת להגיע בתום תקופת התוכנית מושתת על מבנה של תמהיל בין מפעילים גדולים, בינוניים וקטנים, בעלי ניסיון ויכולת להפעלת קווי שירות ברמה גבוהה.

לאורך כל התקופה, באופן רציף יפורסמו הליכים תחרותיים בהיקפים נדרשים, שיתרמו לשמירת המתח התחרותי בענף ויאפשרו למפעילים לייצור אופק פעילות לטווח רחוק.

פעילות בשלושת המטרופולינים הגדולים, חיפה, תל אביב וירושלים - בין השנים 2021 - 2026, צפויות להתחיל לפעול מספר מערכות להיסעי המונים בשלושת המטרופולינים הגדולים, הצפויות להביא לשינוי משמעותי באופן תפעול רשת קווי השירות בהם, ובהיררכיה של הרשת התחבורתית.

מרכזי שלושת המטרופולינים הגדולים, בהם מרוכזות מרבית הפעילות הכלכלית בישראל, הינם בעלי חשיבות ייחודית, ומחייבים שירותי תח"צ סדירים ואיכותיים ולכן כל מרכז מטרופוליני יהווה תת אזור לצורכי תחרות שחלקו של המפעיל המרכזי בו לא יעלה על 50%. לנוכח העובדה, כי כיום התחבורה הציבורית במרכזי שלושת המטרופולינים הגדולים מרוכזת בידי אגד ודן, במהלך עשור זה, בכוונת הממשלה להתמקד בשירות זה ולהוציא מהם קווי שירות לתחרות באזורים אלו.

עם זאת, מאחר שמדובר בשינויים משמעותיים באופן תפעול השירות במטרופולינים, המאופיינים גם כך במורכבות תפעולית ייחודית בהשוואה לאזורים אחרים, ישנה חשיבות להשאיר באזורים אלו, עוגן תפעולי של אגד ודן להם ניסיון בהתמודדות עם הפעלה באזורים אלו.

כאמור, הנהגת תכנית התחרות הנוכחית תביא למצב שעד שנת 2030 יפורסמו הליכים תחרותיים ביחס לכלל הפעילות בענף. עם סיום מהלך זה, אגד, דן והמפעילים ההיסטוריים האחרים יפעלו כמפעיל תחרותי לכל דבר ועניין, והיקף פעילותן ייגזר מתוצאות ההליכים התחרותיים.

**מדינת ישראל**

להלן חלוקת הארץ לאזורי פעילות בהתבסס על המצב הקיים במרץ 2018 :

אשכולות						אזור
אשכולות אחרים			אשכולות מרכז המטרופולין			
	אילת עירוני ובינעירוני			באר שבע עירוני		ב"ש והדרום
	אשכול דרומי					
	רהט					
	צפון הנגב					
	הנגב					
אשכולות אחרים			אשכולות מרכז המטרופולין			גוש דן
	השרון	אשדוד עירוני	דרומי-ראשלי"צ- חולון	רשלי"צ פרברי	חולון עירוני ומטרופוליני+תחרות	
	חשמונאים		מזרחי-בני ברק	שרון חולון מרחבי	רחובות עירוני	
	שומרון		מזרחי-רמת גן	בת ים-רמת גן	רחובות פרברי	
	אשדוד-יבנה- ת"א		פתח תקוה-ראש העין	תל אביב	פ"ת-ת"א	
	נתניה עירוני		אונגו-אלעד	דרומי-בת ים	רשלי"צ עירוני	
אשכולות אחרים			אשכולות מרכז המטרופולין			ירושלים
	ירושלים-בית שמש	מזרח ים			ירושלים עירוני	
	פרוודור ירושלים	שפירים-ירושלים			עוטף ירושלים (מעלה אדומים, מבשרת וגבעת זאב)	
	עוטף ירושלים) בנימין וגוש אציון	ביתר עילית ועמק האלה				
		ירושלים-בית שמש				
אשכולות אחרים			אשכולות מרכז המטרופולין			צפון וחיפה
	חיפה פרברי	העמקים			מטרופוליטית חיפה	
	כרמיאל עירוני כרמיאל-חיפה חיפה	קריית שמונה עירוני			חיפה עירוני	
	קווי נצרת - נסיעות ותיירות	קריית שמונה- חיפה				
	חדרה פרברי	רמת הגולן				
	מרחב נצרת גי. בי טורס	הגליל				
						בינעירוני
		תל אביב-חדרה	ירושלים-תל אביב	ירושלים צפון- ציר מזרחי	אגד תעבורה-קווי חרדים	
		תל אביב-שרון- חיפה	תחרות-קווי חרדים	ירושלים-ב. ברק קו 402	אשדוד-אשקלון- ירושלים	

## מדינת ישראל

אזור	אשכולות				
	חיפה-ירושלים-אילת	ירושלים-באר שבע	תל אביב-אשקלון	כביש 4 - ירושלים-בני ברק	
	חיפה-שרון-ירושלים	ירושלים-שפלה	תל אביב-גליל עמקים		

למרות כל האמור לעיל, שומר המשרד על זכותו לשנות את הגדרת האזורים והרכבי האשכולות כאמור לעיל, מספרם או מאפייני קווי השירות שבהם או את שיוכם האזורי.

שיעורי פעילות לפי אזור ומפעיל דומיננטי:

שם האזור	היקף הפעילות בענף במונחי ק"מ	היקף הפעילות בענף במונחי נוסעים	מפעיל גדול במונחי ק"מ	מפעיל גדול במונחי נוסעים	אחוז מפעיל גדול במונחי נוסעים
צפון וחיפה	26%	20%	נתיב אקספרס	אגד	46%
גוש דן	33%	48%	דן	דן	43%
ירושלים	15%	22%	אגד	אגד	68%
ב"ש והדרום	12%	7%	מטרופולין	דן בדרום	40%
בינעירוני	14%	3%	אגד	אגד	86%

שיעורי פעילות לפי אזורי מרכז המטרופולין ומפעיל דומיננטי:

שם האזור	היקף הפעילות מסך הענף במונחי ק"מ	היקף הפעילות מסך הענף במונחי נוסעים	מפעיל גדול במונחי ק"מ	אחוז פעילות מפעיל גדול באזור ק"מ	מפעיל גדול במונחי נוסעים	אחוז במונחי נוסעים
חיפה	5%	10%	אגד	78%	אגד	64%
גוש דן	16%	31%	דן	48%	דן	64%
ירושלים	5%	14%	אגד	100%	אגד	100%

### 5.3 מגבלות השתתפות

בתנאים מסוימים, עלולה להתפתח תוצאה הפוכה מזו המצופה, אם על ידי התבססות מספר מפעילים קטן מהרצוי או על ידי יצירת מפעיל או מספר מפעילים דומיננטיים המחזיקים בהיקפי שוק גדולים או בדומיננטיות אזורית. כתוצאה מכך, עלול הענף לחזור

## מדינת ישראל

למבנה דומה לזה ששרר ערב יישום הרפורמה, עם מספר מפעילים מצומצם ורמת שירות נמוכה. לכך יש להוסיף את העובדה שערב תכנית תחרות זו, המפעילים ההיסטוריים מחזיקים בנתחי שוק משמעותיים. כחלק מהתמודדות עם חששות אלו, תקבענה מגבלות השתתפות שימנעו התגבשות של מפעילים דומיננטיים ברמה הארצית או האזורית וישמרו על המתח התחרותי בענף.

חשוב להדגיש כי העובדה שמרבית ענף התחבורה הציבורית הינו ענף מפוקח כמעט לחלוטין, בו כל תנאי אספקת השירות (רמת השירות, גובה התעריפים וכל המאפיינים התפעוליים האחרים) נקבעים על ידי המדינה ולא כתוצאה מכוחות השוק ובכל מקרה התחרות בו מתקיימת על השוק ולא בתוכו, אינה מעלה או מורידה בעניין זה. קביעת תנאי אספקת השירות על ידי המדינה אינה נעשית בחלל ריק, אלא מתבססת במידה רבה על ביצועי המפעילים בפועל ולכן ככל שיווצר מפעיל דומיננטי (כפי שכבר היה בעבר), בעל נתח שוק כולל או אזורי גדול מספיק המאפשר לו להשפיע על ביצועי הענף הכוללים יהיה בידיו הכוח להשפיע על תנאי האספקה שיקבעו על ידי המדינה, כך שיטיבו עמו ויהיו נחותים מאלו שהיו נקבעים בתנאי תחרות. הדברים נכונים גם ככל שהמדינה תסיר בהדרגה את מידת הפיקוח הקיימת.

לאור כל האמור לעיל, להלן פרוט מגבלות ההשתתפות בתהליך התחרותי שמחד ימנעו את היכולת להתגבשות של מפעיל דומיננטי, אולם מאידך, יאפשרו התגבשות של מפעילים גדולים שיוכלו לנצל את היתרונות הכלכליים לגודל הקיימים בענף. מגבלות ההשתתפות יחולו גם על אגד ודן ובהתאם להן יוגדר קצב מעורבותן בתהליך.

### 5.3.1 חלקו של מפעיל מכלל פעילות התח"צ באוטובוסים בישראל לא יעלה על כ-25%.

לנוכח האמור לעיל, יש לקבוע מגבלת השתתפות וזכייה שלא תאפשר חזרה למבנה הענף ששרר ערב יישום הרפורמה, על השפעותיו השליליות.

הגבלת גודלו המקסימאלי של מפעיל לכ-25% מכלל ענף התחבורה הציבורית באוטובוסים, מאזנת בין פגיעה מסוימת בחופש התחרות של המפעילים והשחקנים הפוטנציאליים בענף לבין ההשפעות השליליות הצפויות כתוצאה מהתגבשות של מפעיל או מספר מצומצם של מפעילים דומיננטיים. בתום תקופת תכנית התחרות המוצגת במסמך זה, מגבלה זו תשוב ותיבחן בהתאם להתפתחות התחרות בענף.

מגבלה זו, יחד עם כלי הניהול והבקרה על הענף שפותחו במדינה במהלך שנת הרפורמה והפיתוח המתוכנן של אמצעי הסעת המונים, המהווים שירות מתחרה לפחות בחלקו לקווי השירות באוטובוסים הפועלים כיום, יצמצמו למינימום את הסיכוי להתגבשות של מפעיל דומיננטי בעל יכולת השפעה חריגה.

מפעילים שכיום הם מעל ל-25% מהענף, היקף פעילותם יצומצם בדרגה להיקף הנ"ל, כך שעד סוף שנת 2029 לא יהיה מפעיל שיחרוג ממגבלה זו.

## מדינת ישראל

עם זאת, למשרד שמורה, על פי שיקול דעתו המקצועי הבלעדי, האפשרות להתיר השתתפות בהליך תחרותי של מפעיל שירות החורג מהמגבלה כאמור.

### 5.3.2 חלקו של מפעיל שירות במרכז שלושת המטרופולינים הגדולים לא יעלה על 50%

כאמור, הבטחת קיומם של שירותי תח"צ סדיר ואיכותיים במרכזי המטרופולינים, הכרחית לפעילות כלכלית תקינה במשק ולכל פגיעה בהם עשויה להיות השלכה משמעותית על התוצר והפרייון.

קיימת חשיבות שבאזורים אלו תמנע הגמוניה של מפעיל יחיד, שבשל הקריטיות של הפעלת שירותי התח"צ באזור, יוכל לנצל את כוחו האזורי מעבר לחלקו בענף או באזור הרחב, להשפיע על תנאי השירות שיקבעו על ידי המדינה, כך שיטיבו עמו ולא בהכרח עם הציבור ויהיו נחותים מאלו שהיו נקבעים בתנאי תחרות.

בנוסף, יישום הרפורמה עד כה לימד כי מתח תחרותי באזור מסוים הביא לשיפור משמעותי בשירות לנוסע. עד כה במרכזי המטרופולינים (למעט במידה מסוימת בגוש דן), נשמרה ההגמוניה של אגד ודן ולכן השפעת הרפורמה על הנוסע הייתה פחותה. מגבלת ההשתתפות כאמור, תאפשר כניסה של מפעילים חדשים, הגברת המתח התחרותי, הפחתת עלויות ההפעלה ושיפור משמעותי בשירות לנוסע.

יודגש, כי במסגרת בחירת מפעיל שירות בתחבורה ציבורית בשלושת המטרופולינים הגדולים (חיפה, ירושלים ותל אביב), בהתאם לאמור בסעיף 5.3.4 להלן, תובא בחשבון מעורבותו של מפעיל שירות אוטובוסים, בהפעלה של רכבת מקומית אם באופן ישיר או עקיף באותו אזור בו מופעלים קווי האוטובוס.

### 5.3.3 חלקו של המפעיל בענף יקבע כגבוה מבין שני הפרמטרים הבאים:

- שיעור נסיעות הנוסע מסך הנסיעות בענף האוטובוסים (נתון זה יתקבל מהמסלקה).
- שיעור הק"מ ברישוי מסך כל הק"מ ברישוי אוטובוסים (נתון זה מערכת הרישוי).

לקביעת חלקו של המפעיל בענף יילקחו בחשבון פעילות של בעלי עניין במפעיל, חברות בנות וחברות קשורות, כאשר לצורך החישוב תיזקף מלוא הפעילות גם אם החזקות המפעיל חלקיות או שהוא מוחזק על ידי מספר בעלי עניין. בנוסף, לתאגיד, לבעלי עניין בתאגיד, לשותפים בתאגיד ו/או לכל ישות משפטית אחרת יתאפשר להשתתף בכל אחד מן ההליכים התחרותיים רק באמצעות ישות משפטית אחת, ולא להיות מעורבים באופן כלשהו, במישרין או בעקיפין באישיות משפטית כלשהי אחרת שמשתתפת באחד מן ההליכים. במסגרת קביעת חלקו של מפעיל בענף לא יובאו בחשבון קווי שירות שהמפעיל עומד לסיים את הפעלתם בתוך שלוש שנים

## מדינת ישראל

ממועד חישוב חלקו, אם כתוצאה מסיום תקופת תוקף הסכם ההפעלה או העברה של קווי שירות בהתאם להנחיות המפקח על התעבורה.

### 5.3.4 השתתפות בהליכים תחרותיים והפעלת רכבות קלות מקומיות

שירות הרכבות הקלות, המקומיות ומערכות הסעת המונים הוא עמוד השדרה של השירות המטרופוליני. כל הפעלה של רכבת מקומית הינה בעלת מאפיינים ייחודיים אזוריים, המשפיעים על מידת הריכוזיות והתחרותיות באזור. לפיכך, מגבלות ההשתתפות או הזכייה בהליך תחרותי להפעלת קווי שירות באוטובוסים, למי שזכה בהליך התחרותי להפעלת רכבת מקומית או מפעיל קיים של רכבת מקומית יבחנו לגופו של עניין בכל אזור ואזור, תוך התייחסות להיקף הפעילות של הרכבת המקומית באזור ומידת הריכוזיות של המפעיל באזור. לחילופין, ייתכן שתתאפשר השתתפות וזכייה בהליך התחרותי להפעלת רכבת קלה תוך מתן התניות להפסקת פעילות בשירות אוטובוסים אותו מפעיל הזוכה באזור פעילות הרכבת הקלה.

### 5.3.5 מגבלת השתתפות בהליכים תחרותיים להפעלת מוניות שירות

בינואר 2018, אישרה הכנסת תיקון לפקודת התעבורה (מס' 120), התשע"ח-2018, שעניינו רפורמה בענף מוניות השירות, במסגרתה יוקצו רישיונות להפעלת קווי שירות למוניות בהליכים תחרותיים, שוויוניים ופומביים.

בהמשך לתיקון זה, בכוונת המשרד לפרסם הליך תחרותי לבחירת מפעילים למוניות שירות. במסגרת הליך זה, צפויות להיקבע מגבלות השתתפות על מפעילי מוניות שירות, כך שלא תתאפשר השתתפותם בהליכים תחרותיים להפעלת קווי שירות באוטובוסים באזור בו הם מפעילים קווי מוניות שירות ולהפך, מפעילי קווי שירות באוטובוסים לא יוכלו להשתתף בהליכים תחרותיים להפעלת קווי מוניות שירות באזור בו הם מפעילים קווי שירות באוטובוסים.

### 5.3.6 מגבלות השתתפות וזכייה נוספות וספציפיות

במסגרת מכרזי ההפעלה תהיה הממשלה רשאית להטיל מגבלות השתתפות נוספות, ככל שתמצא לנכון ועל פי שיקול דעתה הבלעדי, על מנת לאפשר את רמת השירות הנחוצה שהיא, בין היתר, גם נגזרת של אפשרויות תפעוליות ודומיננטיות של מפעילים קיימים באזור ובכלל. דוגמה לסוג מגבלה כאמור בסעיף זה היא איסור זכייה של אותו מפעיל בשני אשכולות סמוכים ומורכבים להפעלה, עקב החשש שלא יוכל להתמודד בצורה מיטבית עם הפעלת שני האשכולות במקביל וכתוצאה תפגע רמת השירות. דוגמה נוספת היא איסור השתתפות למפעיל שירות הנמצא בהליכי התארגנות להפעלה של מספר גדול של אשכולות קווי שירות במקביל, המעלה חשש סביר כי המפעיל יתקשה להתארגן להפעלה של אשכול נוסף בלוחות הזמנים שנקבעו וברמת השירות הנדרשת.

## מדינת ישראל

### 5.3.7 היקף הפעילות של מפעילי תחבורה ציבורית שפעלו בישראל לפני 1.1.2000

ערב יישום הרפורמה, ב-1.1.2000 פעלו בישראל 5 מפעילי קווי שירות בתחבורה ציבורית באוטובוסים: אגד, דן, שא"מ, נסיעות ותיירות וג'י.בי, כאשר אגד ודן הפעילו יחדיו כ-95% מהיקף הפעילות בענף. נכון להיום, חלקם של אגד ודן עומד כיום על כ-40% במונחי ק"מ רכב ועל כ-56% במונחי נוסעים.

בהתאם למדיניות הממשלה בענף, יוקצו כל קווי השירות בהליכים תחרותיים. קצב הוצאת הקווים לתחרות ומועדי פרסום ההליכים התחרותיים מפורטים בסעיף 6.2 להלן, כאשר בכל מקרה עד שנת 2030 יפורסמו הליכים תחרותיים לכל קווי השירות בתח"צ אוטובוסים, כאשר המדינה תעשה את מירב המאמצים על מנת להעביר את כלל קווי השירות להפעלה כתוצאה מזכייה בהליכים תחרותיים עד לשנת 2030.

### 5.3.8 מגבלות השתתפות - מפעילים היסטוריים

#### 5.3.8.1 השתתפות בהליך התחרותי באמצעות חברות קשורות - כחלק מהסדרת השירות עם

המפעילים ההיסטוריים, נחתמים מעת לעת בין הממשלה למפעילים ההיסטוריים הסכמי סובסידיה המסדרים את דרישות השירות והתמיכה הממשלתית (להלן בסעיף זה – הסכם הסובסידיה). על מנת למנוע מצב של סבסוד צולב בין הפעילות ההיסטורית של מפעילים אלו לפעילות כתוצאה מזכייה בהליך תחרותי, ככל שמפעילים אלו יורשו להתמודד בהליכים תחרותיים בענף, תותנה השתתפותם בכך שתהיה אך ורק באמצעות חברה קשורה אחת לכל מפעיל ולא במישרין. מגבלה זו תהיה בתוקף, כל עוד למפעיל ההיסטורי פעילות שלא מתוקף זכייה בהליכים תחרותיים.

למפעיל ההיסטורי יותר להשתתף בהליכים תחרותיים בענף במישרין, במידה ובתוך 3 שנים מהמועד בו בכוונתו להשתתף בהליך תחרותי, יפוג תוקף הסכם הסובסידיה בינו לבין הממשלה או שיותר מ-70% מפעילותו המסובסדת במסגרת הסכמי הסובסידיה, נכללת במסגרת הליכים תחרותיים שפורסמו או שבכוונת הממשלה לפרסם והם מתוכננים לעבור למפעילים אחרים בתוך לכל היותר 3 שנים.

#### 5.3.8.2 מגבלות השתתפות וזכייה על אגד - בימים אלו מתגבש הסכם סובסידיה ותחרות חדש

בין המדינה לבין אגד. במסגרת ההסכם, לא תותר השתתפות אגד בהליכים תחרותיים בענף במישרין או בעקיפין כל עוד אגד מחזיקה בחברת אגד תעבורה בע"מ בכל שיעור אחזקה.

ככל ושמכרה אגד את אחזקותיה באגד תעבורה ושהיא לא תחזיק בכל גוף אחר המפעיל קווי שירות באוטובוסים בתחבורה ציבורית בישראל, החל מאותו מועד תהיה אגד רשאית להשתתף בהליכים תחרותיים בתחבורה הציבורית, זאת באמצעות חברה קשורה בלבד. בכל מקרה, אגד באמצעות חברה קשורה, תוכל לזכות בהליכים תחרותיים בלא



### מדינת ישראל

יותר מ-35 מיליון ק"מ רכב שנתי, באשכולות שירות המתוכננים, על פי תכנית זו, להתחיל לפעול עד שנת 2029.

באשכולות השירות המפורטים להלן תיאסר השתתפות של אגד או חברות הקשורות לאגד. יובהר כי אגד (או חברות הקשורות לה) לא תוכל להשתתף בהליכים התחרותיים באשכולות אלו גם אם יצורפו אליהם או ייגרעו מהם קווים נוספים או שיצורפו או יגרעו אשכולות נוספים באותו הליך תחרותי:

מפעיל	אשכול
אגד	ירושלים עירוני
דן צפון	מטרונית חיפה
אגד	חולון עירוני ומטרופוליני
דן	פ"ת-ת"א
אגד	חיפה עירוני
דן	בת ים-רמת גן

בנוסף, באשכולות המפורטים להלן תוכל חברה קשורה של אגד להשתתף בהליכים התחרותיים, אך לזכות ולהפעיל לכל היותר ב-18 מיליון ק"מ רכב בשנה:

מפעיל	אשכול
דן	דרומי-בת ים
דן	דרומי-ראשלי"צ-חולון
דן	מזרחי-רמת גן
דן	מזרחי-בני ברק
אפיקים	פתח תקוה-ראש העין
קווים	אונגו-אלעד
דן	תל אביב

יצוין, כי כאמור בסעיף 7.2 להלן, טרם הסתיים גיבוש תכנית תחרות במטרופולין תל אביב, ולכן ביחס לפעילות חברת דן טרם ניתן לקבוע את הרכב האשכולות והמועד המתוכנן לפרסום הליכים תחרותיים להפעלתם. בשתי הטבלאות שלעיל, הוצגו האשכולות המופעלים על ידי חברת דן על פי הרכבם כיום.

## מדינת ישראל

על אף האמור בפסקה זו לעיל, החל משנת 2027, אגד תוכל להשתתף במישרין בכל ההליכים שיפורסמו מאותה שנה ואילך, שמועד תחילת הפעלתם על פי תכנית זו צפוי לאחר שנת 2029 ובכפוף לעמידה במגבלות הענפיות שפורטו לעיל ובלבד שלא יהיה עמה הסכם סובסידיה בתוקף במועד הפעלת הקווים. יודגש, כי מגבלות ההשתתפות על המפעילים ההיסטוריים הן בנוסף למגבלות ההשתתפות הכלליות.

## 6 תקופת התכנית ושלבי היישום

### 6.1 שלבי היישום

תקופת התכנית נקבעה ממועד סיומה של תכנית התחרות הקודמת 2018 ועד לשנת 2029. תקופת התכנית נקבעה בהתייחס למספר גורמים וחולקה למספר שלבים:

#### 6.1.1 שלב א' - הוצאת קווים לתחרות מאגד ודן ואשכולות בהם מסתיים הסכם ההפעלה

בין השנים 2019 - 2026, צפויות להתחיל לפעול מספר מערכות להיסעי המונים בשלושת המטרופולינים הגדולים אשר על פי המשוער תבאנה לשינוי משמעותי באופן תפעול רשת קווי השירות במטרופוליטניים וההיררכיה של הרשת התחבורתית. לנוכח כך, במהלך עשור זה, בכוונת המשרד להתמקד בשירות המטרופוליני ולהוציא לתחרות באזורים אלו קווים מאגד ומדן בצורה מדורגת, שתאפשר למפעילים החדשים לצבור ניסיון וידע בהפעלת תחבורה ציבורית באזורים אלו כדוגמת: שילוב של רכבים ארוכים, ניהול קווים בתנועה צפופה, שילוב והתממשקות עם מערכות הסעת המונים ועוד. בנוסף, יותאמו מועדי העברת הקווים מאגד ומדן, כך שלא יבוצעו במקביל למועדי ההפעלה של מערכות הסעת המונים.

במקביל, במהלך שלב זה, יסתיימו תקופות ההפעלה באשכולות שהחלו לפעול בעשור הקודם (בין השנים 2010-2017) והליכים תחרותיים להפעלתם יפורסמו במהלך תקופה זו. קווי שירות שיכללו בהליכים תחרותיים שיפורסמו במסגרת שלב זה, יחלו לפעול באמצעות הזוכים החדשים לכל המאוחר עד סוף שנת 2029.

#### 6.1.2 שלב ב' - הוצאת כל קווי השירות להליכים תחרותיים

החל משנת 2027, עם סיום שלב א', יפורסמו הליכים תחרותיים של כל קווי אגד שטרם הוקצו עד אז בהליכים תחרותיים. בתוך שלוש שנים, עד שנת 2030, בכוונת המשרד להוציא לתחרות את יתרת קווי השירות המופעלים על ידי אגד, וכל שאר מפעילי התח"צ שפעלו לפני 1.1.2000.

### 6.2 קצב פרסום ההליכים התחרותיים

קצב פרסום ההליכים התחרותיים תלוי במספר גורמים כמפורט להלן:

6.2.1 **מועד סיום ההפעלה של אשכולות פעילים** - כ-50% מהפעילות בענף, מופעלת כיום מתוקף זכייה בהליכים תחרותיים שבמסגרתם, נקבעה תקופת הפעלה ברורה וסופית. מועד פרסום ההליכים התחרותיים לאשכולות שרישיונות הקווים בהם הוקצו בהליך

## מדינת ישראל

תחרותי, נקבע בתכנית בהתאם למועד תום תקופת ההפעלה על פי ההסכם. במסגרת תכנית ועל פי הניסיון שנצבר, נלקחה בחשבון תקופה של 24 חודשים לניהול ההליך התחרותי, בחירת זוכה והערכות לתחילת הפעלה (תקופת היישום).

**6.2.2 יכולת ההכלה של הענף של מספר הליכי תחרות במקביל** – ההליכים התחרותיים להפעלת קווי שירות באוטובוסים, כוללים הפעלה של בין 200 ל-400 ואף יותר אוטובוסים. לצורך הערכות למתן מענה להליך תחרותי וכניסה להפעלה של אשכול קווים חדש נדרשת השקעה של משאבים פיננסיים וניהוליים רבים. מהניסיון שנצבר מפעיל שירות מתקשה להיערך להפעלה של יותר משלושה ארבעה אשכולות שירות במקביל. השחקנים בענף יכולים להכיל בין 3 ל-5 הליכים תחרותיים המפורסמים באותה שנה. פרסם של מספר גדול יותר של הליכים, עשוי לפגוע בתחרותיות ולאפשר השתתפות רק למפעילי שירות גדולים.

**6.2.3 מועדי הפעלה של מערכות הסעת המונים** – ניסיון העבר מלמד, כי הכנסת מפעיל תחבורה ציבורית חדש לאשכול במקביל לשינויים משמעותיים באופן תפעול רשת קווי השירות באותו אשכול מגביר באופן משמעותי את הסיכוי לכשלים משמעותיים בשירות בתקופת תחילת ההפעלה. לנוכח כך, ולנוכח העובדה כי הפעלת מערכי הסעת המונים מלווה בשינוי משמעותיים באופן תפעול קווי השירות באוטובוסים, במסגרת התכנית הובאו בחשבון המועדים הצפויים להפעלת מערכי הסעת המונים, כך שמועד תחילת הפעלת אשכול קווים לא יהיה חופף ומקביל למועד בו צפוי להתחיל לפעול מערך הסעת המונים באותו אזור.

## 7 יישום הליך התחרותי

### 7.1 הליך תחרותי במטרופולינים:

בכל אחד משלושת המטרופולינים הגדולים מתקיימים תהליכים שמחוללים שינויים מהותיים בתפיסת שירותי התחבורה והתחרות בתוך המטרופולין. תחבורה ציבורית ברמת שרות גבוהה, המספקת זמני נסיעה קצרים ואמינות גבוהה בשירות, חייבת להיות אבן יסוד במדיניות התחבורתית של מדינת ישראל. תשתית להסעת המונים היא הבסיס לקידום תחבורה ציבורית יעילה ותחרותית בתחומי המטרופולינים הגדולים בארץ: תל אביב, ירושלים וחיפה וכן בערים נוספות כדוגמת באר-שבע ונתניה.

### 7.2 מטרופולין תל אביב

משרד התחבורה מקדם במטרופולין תל אביב הקמת רשת מטרופולינית להסעת המונים שתורכב ממגוון טכנולוגיות הסעה. במסגרת תכנית זו מתוכנן כי עד לשנת 2025 יפעלו במטרופולין תל אביב שלושה קווי רכבת קלה, יוכשרו כ-162 ק"מ של נתיבי העדפה עירוניים חדשים ו-136 ק"מ נתיבי העדפה בצירים בינעירוניים, וכן יוקמו חניוני חנה וסע חדשים בכבישים 4, 5 וכביש החוף, נוסף על פרויקט הנתיבים המהירים. מטרתם של כל

## מדינת ישראל

אלו היא להביא לכדי מימוש את מדיניות משרד התחבורה לקידום השימוש בתחבורה ציבורית כמרכיב מוביל במערכת התחבורה.

לכל אלו יתווספו מרכיבים שיחזקו את הרשת כגון: קווי מטרו, קווי מתע"ן וצירי העדפה נוספים אשר נמצאים בתהליכי קידום שונים שצפויים לשנות משמעותית את פיצול הנסיעות במטרופולין.

על פי התחזיות, בשנת 2030 ישתמשו בקווי המתע"ן 1.3 מיליון נוסעים ביממה, המהווים 35% מכלל הנוסעים בתחבורה הציבורית במטרופולין.

הפעלת קווי המתע"ן, הקמת רשת נתיבי העדפה וחניוני החנה וסע, תביא להעלאת רמת השירות בתחבורה הציבורית וכפועל יוצא תביא לשורה של הישגים וביניהם:

- הגדלת מספר המשתמשים בתח"צ במטרופולין מ-22% מכלל הנסיעות בשעת שיא בוקר לשיעור של כ-35%, (על פי תוצאות מודל לתחזית נסיעות בתחבורה בפיתוח נת"ע).
- כמחצית ממקומות העבודה ומעל לשליש מהאוכלוסייה באזור התכנון יימצאו במרחק הליכה מתחנות מתע"ן, המספקות רמת שירות גבוהה.
- שיפור הנגישות מרחבי אזור התכנון למרכזי ערים בכ-20% ולמרכזי תעסוקה בכ-16%, דבר אשר יקל על תהליכי ציפוף הבינוי במטרופולין ובמיוחד בגרעין.
- חיזוק השילוב של התח"צ עם שימושי הקרקע, המתבטא בכיסוי של 66% מן הרחובות הראשיים באזור התכנון על ידי רשת המתע"ן.
- הפחתה של רמות זיהום האוויר והרעש הנובעים מן התחבורה.

העבודות לבניית הקו האדום החלו והוא צפוי להתחיל לפעול ב-2021. באוגוסט 2015 החלו עבודות תשתית על הקו שחייבו ביצוע הסדרי תנועה חדשים ושינויים במערך משמעותיים בקווי התחבורה הציבורית בתל אביב.

בכוונת משרד התחבורה ומשרד האוצר לבצע בחינה תחבורתית מעודכנת באשר לצרכים ולמבנה התחבורה הציבורית במטרופולין, ובהתאם לתוצאות הבחינה לקבוע את קצב הוצאת הקווים מחברת דן ("תכנית התחרות במטרופולין תל אביב"). לפיכך, תכנית התחרות במטרופולין ת"א תוצג להערות הציבור במועד מאוחר יותר ולא במסגרת זו. כן יובהר כי עד להשלמת תכנית התחרות במטרופולין תל אביב, לא תוכל חברת דן וחברות קשורות שלה להשתתף בהליכים תחרותיים (RFP) להפעלת תחבורה ציבורית באוטובוסים בכל הארץ ורכבות קלות בגוש דן, זאת מאחר שבמועד פרסום תכנית זו חברת דן חורגת ממגבלת ההשתתפות הארצית שפורטה לעיל, וכן היא מפעילה 64% במונחי נוסעים ו-48% במונחי ק"מ, מאזור תל אביב. עוד יובהר, כי בהתאם להחלטת ממשלה מספר 3989 מיום 18.12.11, ככל שלא ייקבע אחרת כאמור,

## מדינת ישראל

**כלל הקווים הקיימים בחברת דן שלא הוקצו במסגרת הליכים תחרותיים יוקצו לתחרות במסגרת הליכים תחרותיים החל מיום 01.01.2021.**

### 7.3 מטרופולין חיפה

#### מטרופולין

מערכת תחבורה ציבורית עתירת נוסעים במטרופולין חיפה, המבוססת על מערכת קווי שירות, ומופעלת באמצעות אוטובוסים מרובי קיבולת נמוכי רצפה הפועלים בצירים בעלי העדפה לתח"צ. המערכת פועלת במתכונת של קווי שירות המספקים מפלס שירות גבוה יותר (Bus Rapid Transit) מהמקובל. המערכת מספקת רמת שירות גבוהה, מבחינת משך זמן הנסיעה, תדירות הנסיעות, נוחות ובטיחות, מידע בזמן אמת ואמינות השירות. הרשת מורכבת מ-3 קווי שירות עם אפשרות לזרוע נוספת: הקו הראשון מאזור צפון הקריות (בסמיכות למחנה כורדני) דרך כביש 4 לכיוון תחנה מרכזית חוף הכרמל, השני מקרית אתא לתחנת בת גלים דרך כביש 4 (עם אפשרות לזרוע נוספת העוברת בדרך זבולון) והשלישי מקרית ים וקריית חיים להדר בחיפה, בשלב זה ללא נתיב העדפה בקרית ים וקריית חיים.

אורך שלושת קווי השירות עומד על כ- 60 ק"מ, הכוללים כ- 66 תחנות, והמבצעים יחדיו כ- 4,900 נסיעות שבועיות (כ- 880 נסיעות יומיות) וכ- 100 אלף ק"מ שבועי. המטרופולין יפעלו לכל אורך התוואי, בשני הכיוונים, לאורך מרבית שעות היממה ובתדירות גבוהה, ויקצרו את זמני הנסיעה בתחבורה הציבורית. המטרופולין צפויה להסיע כ- 21 מליון נוסעים בשנה וכ- 3,300 נוסעים בשעת השיא, לכיוון שיא בקטע שיא, ו- 17,800 נוסעים בשעת שיא, באמצעות כ- 90 מטרופולין.

מערכת המטרופולין החלה לפעול עם 90 מטרופולין באוגוסט 2013. במקביל להפעלת המטרופולין הוחלו שינויים בקווי האוטובוסים במטרופולין, להתאמתם להזנת מערכת המטרופולין.

המפעיל, שנבחר בהליך התחרותי הוא חברת "דן בצפון". עקב ביקושים מעל למתוכנן תוגברה מפת השרות של המערכת ובמהלך שנת 2015 החלו לפעול עשר מטרופולין נוספות במערכת.

כשנתיים לאחר הפעלה ניתן להצביע על שיפור ברמת השירות בעיקר בנושאים הבאים:

1. תגבור תדירות והגברת הזמינות.
2. שיפור אמינות השרות בעקבות מימוש הדרגתי של העדפה ברמזורים.
3. קיצור זמני הנסיעה ביחס לעבר.

## מדינת ישראל

המשרד מקדם, באמצעות חברת יפה נוף, הפעלה של רשת קווי BRT במטרופולין כמפורט להן בנוסף לקווי המטרופוליט המופעלים כיום על ידי חברת דן בצפון:

שם פרויקט	תאור הקו	סטאטוס	ק"מ- רכב שבועי
רכס כרמל	קו BRT ממרכז הכרמל לאוניברסיטה	תכנון מוקדם	8,918
נווה שאנן	קו BRT נווה שאנן טכניון	תכנון מפורט	30,576
טירת כרמל	קו BRT מטירת הכרמל לחיפה	מפורט תכנון	61,936
נשר	קו BRT ממסוף יגור דרך נשר למרכזית המפרץ	בביצוע	15,288
עכו	קו BRT מעכו להדר	תכנון מפורט	26,600

הליכים תחרותיים להפעלת הפרויקטים המפורטים לעיל, עתידים להתפרסם ב-5 השנים הקרובות כמקשה אחת או כמספר הליכים נפרדים, בהתאם למוכנות התשתית הנדרשת.

### רכבל

פרויקט הרכבל אמור להוות את אחד מהחיבורים שבין העיר התחתית (בחלקה המזרחי) ומפרץ חיפה, לבין המוסדות האקדמיים - הטכניון והאוניברסיטה. מטרותיו העיקריות של הפרויקט יהיו שיפור הנגישות לטכניון ולאוניברסיטה, לעובדים ולסטודנטים; הקלה על צירי התנועה שבעיר חיפה; והקלה על מצוקת החניה במוסדות האקדמיים. אמצעי תחבורה זה אינו מצריך כמעט הקצאת קרקע ויכול לנוע באופן ישיר, גם אם קיימים במסלול שיפועים משמעותיים, ובכך להביא לחיסכון ניכר בזמן למשתמשים.

אורך התוואי של הרכבל כ-4.0 ק"מ, מתחנת המוצא במפרץ חיפה לתחנת הקצה באוניברסיטה, בהפרשי גובה של כ-470 מ'. בנוסף לתחנות הנ"ל, מתוכננות 4 תחנות ביניים נוספות: בצ'ק פוסט, בדרך דורי, בלב/מרכז הטכניון ובטכניון עליון. הרכבל המתוכנן הוא מסוג קרוניות מתנתקות הנעות על כבל יחיד במרחקים קבועים ובמהירות נסיעה של עד 5 מטר לשנייה (18 קמ"ש). מהירות נסיעתן של הקרוניות בתחנות איטית מאוד, במהירות המאפשרת עלייה וירידה של הנוסעים כולל מוגבלים.

בכל קרונית מקום ל-8 נוסעים בישיבה, כך שהקיבולת היא של כ-2,500 נוסעים לשעה בכל כיוון, כשהקרוניות נעות על הכבל במרווח של כ-11 שניות. שיטת הקרוניות המתנתקות מאפשרת זמן המתנה קצר זה. משך הנסיעה הכולל כ-18 דקות: כ-11 דקות בין תחנת

## מדינת ישראל

המפרץ ללב הטכניון וכ-7 דקות בין הטכניון לאוניברסיטת חיפה. לאורך התוואי הקרוניות נעות על כבל התלוי בין עמודים, שגובהם מפני הקרקע יהיה בין 6 מ' ל- 35 מ' בהתאם לטופוגרפיה. הרכבל כאמצעי תחבורה ציבורית מתוכנן לפעול כל השנה, משעה 6:00 ועד שעה 22:00. תחזית הנוסעים מבוססת בעיקר על הביקוש לנסיעות בטכניון ובאוניברסיטה בקווי אוטובוס.

### 7.4 מטרופולין ירושלים

ירושלים נמצאת בעיצומה של מהפכה תחבורתית חסרת תקדים שהחלה לפני כעשור, עם הפעלת קווי האוטובוס המהירים בנתיבי תחבורה ציבורית ייעודיים.

לפני כ-6 שנים, נחנך הקו הראשון של הרכבת הקלה (הקו האדום) לאורך כ-14 ק"מ מפסגת זאב בצפון ועד הר הרצל בדרום העיר. קו זה עובר דרך רחוב יפו עתיר הביקוש ומסיע למעלה מ-150,000 נוסעים ביום. הנוסעים בקו נהנים משירות סדיר ותדיר (תדירות של 6 דק' ברוב שעות היום) עם העדפה למעבר הרכבת הקלה בצמתים לאורך מסלולה. לקו זה הוקמו 3 חניוני חנה וסע לאורך מסלולו, וכן מספר תחנות עם רציף משותף לאוטובוסים ולרכבת הקלה, אשר מאפשרות מעבר נוח בין אמצעי התחבורה השונים. קווי האוטובוסים הותאמו לקראת הפעלת הקו האדום כך שהקווים כיום קצרים, אמינים ותדירים יותר מהקווים שפעלו בעבר.

בעתיד הקרוב יתרחב הקו האדום לרשת תחבורה מבוססת רכבת קלה. הקו הקיים יוארך לנווה יעקב בצפון ולהדסה עין כרם בדרום, ויתווספו לעיר שני קווים נוספים:

- "הקו הירוק" - מגילה ועד להר הצופים במסלול הבא: גילה, צ. פת, גבעת מרדכי, קמפוס א. ספרא בגבעת רם, הכניסה לעיר, ציר בר אילן, קרית הממשלה בשיתוף ג'ראח, הר הצופים. שלוחה של הקו תצא מאזור קרית משה ועד הכניסה להר נוף.
- "הקו הכחול" - מגילה ועד רמות במסלול הבא- גילה, דרך חברון, מתחם התחנה הראשונה, מרכז העיר, רח' יחזקאל, שד' גולדה מאיר, רמות.

קווים אלו יצרו רשת מסילות בירושלים שתאפשר שירות נוח בחלקים נרחבים של העיר, לרווחת התושבים והמבקרים בה.

רשת האוטובוסים תותאם בהדרגה להפעלת קווי הרכבת הקלה בהתאם להתרחבות המערך. באופן זה, ניתן יהיה לשפר את השירות באזורים נרחבים בעיר, בהם אין תשתית שמאפשרת שירות מסילתי, לאור ההפעלה של השירות המסילתי בצירים הראשיים.

מרכיב נוסף שעתיד להיכנס בקרוב למערך התחבורה בירושלים הוא הרכבת המהירה לתל אביב. רכבת זו תעצור במתחם תחבורה משולב של תחבורה ציבורית בינעירונית, פרברית ועירונית עם דגש על ממשקים נוחים בין האמצעים השונים. במתחם זה עובר הקו הקיים של הרכבת הקלה ברח' יפו מצפון לתחנת הרכבת, ובעתיד מתוכנן מעבר של קו נוסף (הקו הירוק) בשד' שז"ר מדרום לתחנה זו.

## מדינת ישראל

בהתאם לטבלה המפורטת בסעיף 7.5 להלן, כבר לקראת סוף שנת 2018, מתכנן המשרד לפרסם הליכים תחרותיים להפעלת קווי אגד בירושלים הכוללים את הקווים המופעלים בצפון העיר ומספר קווי עורק.

### 7.5 פרוט אשכולות הקווים

התכנית התחרותית תתמקד בעיבוי אשכולות קיימים ואיחוד אזורי פעילות בשולי המטרופולין או מחוצה להם, התאמת שירותי תח"צ למגזרים ייחודיים וכדומה. כאמור, עד שנת 2030 יפורסמו הליכים תחרותיים להקצאת כל קווי התח"צ באוטובוסים. הטבלה שלהלן מציגה את חלוקת אשכולות תוך התייחסות למצב קיים ומצב עתידי, מהתבוננות בטבלה ניתן לראות בין היתר את המורכבות שבניהול מערך אשכולות זה.

מפעיל	אשכול	נסיעות נוסע - במיליונים	חלק בענף מונחי נוסעים	ק"מ רכב שבועי	חלק בענף מונחי ק"מ	מועד פרסום מתוכנן	מספר הליכים תחרותיים
אגד	ירושלים עירוני	57.4	7.7%	329	2.9%	2018	2
אפיקים	שומרון	4.9	0.7%	209	1.8%	2018	1
גלים	רהט	2.3	0.3%	81	0.7%	2018	1
אגד תעבורה	נתניה עירוני	12.4	1.7%	71	0.6%	2019	1
מטרופולין	השרון	18.6	2.5%	309	2.7%	2021	1
נסיעות ותיירות וג'בי טורס	קווי נצרת - חיפה	4.4	0.6%	76.4	0.7%	2021	1
אפיקים	כביש 4 - ירושלים-בני ברק	3.0	0.4%	147	1.3%	2021	1
דן צפון	מטרופוליט חיפה	25.5	3.4%	119	1.1%	2023	1
אגד	חולון עירוני ומטרופוליט+תחרות	13.1	1.8%	133	1.2%	2023	1
אגד תעבורה	עוטף ירושלים	9.7	1.3%	419	3.7%	2023	2
מטרופולין	הנגב	8.7	1.2%	550	4.8%	2023	1
קווים	חשמונאים	34.1	4.6%	573	5.1%	2023	1
אגד	חיפה עירוני	14.4	1.9%	127	1.1%	2024	1
נתיב אקספרס	הגליל	12.3	1.7%	581	5.1%	2024	1
קווים	חדרה-נתניה	11.1	1.5%	377	3.3%	2024	1
סופרבוס	העמקים	17.3	2.3%	498	4.4%	2024	1
אפיקים	אשדוד-יבנה-ת"א	10.0	1.3%	291	2.6%	2025	1
ש.א.מ	קווי נצרת -	9.4	1.3%	159	1.4%	2025	1



מדינת ישראל

מספר הליכים תחרותיים	מועד פרסום מתוכנן	חלק בענף מונחי ק"מ	ק"מ רכב שבועי	חלק בענף מונחי נוסעים	נסיעות נוסע - במיליונים	אשכול	מפעיל
						שאמ	
1	2025	0.4%	45	0.1%	0.4	תחרות-קווי חרדים	אגד
1	2026	0.2%	21	0.0%	0.2	חיפה-שרון- ירושלים	אגד
1	2026	2.2%	252	2.8%	21.0	פתח תקוה- ראש העין	אפיקים
1	2026	3.3%	376	2.7%	19.9	צפון הנגב	דן בדרום
1	2026	2.7%	308	3.2%	23.5	אונ-אלעד	קווים
1	2026	0.9%	101	0.3%	2.0	תל אביב-שרון- חיפה	אגד
1	2027	0.4%	48	0.2%	1.5	כרמיאל עירוני כרמיאל-חיפה חיפה	אגד
1	2027	1.0%	109	2.0%	14.7	אשדוד עירוני	אפיקים
1	2027	1.8%	199	2.2%	16.0	באר שבע עירוני	דן באר שבע
1	2027	1.8%	205	2.5%	18.5	ביתר עילית ועמק האלה	קווים
1	2029	4.3%	482	1.1%	8.4	ירושלים/ת"א דרום	אגד
2	2029	3.6%	404	6.0%	44.2	חיפה עירוני	אגד
1	2030	5.4%	616	0.8%	5.9	ירושלים / תל אביב - צפון	אגד
2	2030	2.2%	249	6.6%	48.7	ירושלים עירוני דרומי	אגד
1	2030	2.6%	291	3.8%	28.1	רחובות - ראש"צ	אגד
37		77%	8,754	70.4%	521.5	סה"כ	

הערות לטבלה:

(1) חלוקה זו, ראשונית בלבד, המשרד מתכוון לבחון באופן יסודי את חלוקת האזורים לאשכולות ואת הוצאתם להליכים התחרותיים. המשרד שומר על זכותו לשנות, לעדכן, לפצל ולאחד אשכולות בהתאם לשיקול דעתו הבלעדי. כמו כן, רשאי המשרד לערוך שינויים באופן הפעלת אשכול, כך שיכלול רבדים שונים של אמצעי תחבורה ציבורית.

(2) בקווי השירות לאילת שוקל המשרד להנהיג בנוסף, תחרות במתכונת שונה משאר אזורי הארץ שתשקף תחרות בתוך השוק.

(3) מזרח ירושלים – כיום מופעל השירות במזרח ירושלים באמצעות 7 חברות, שפעילות באזור עוד לפני שנת 1967. במסגרת הסכמים עם מפעילים אלו התחייבה הממשלה כי עד סוף שנת 2020 היא לא תפעל להעברת רישיונות ההפעלה של קווי שירות אלו

## מדינת ישראל

למפעילים אחרים. אין בכוונת הממשלה לקיים הליכים תחרותיים להפעלת קווי השירות המופעלים כיום על ידי חברות מזרח ירושלים לפני שנת 2030.

(4) קווי השירות המופעלים בין ישובים המאופיינים באוכלוסייה חרדית ייתכן וישויכו לאשכולות שונים ולא יועברו כאשכול אינטגרלי אחד.

(5) מועד פרסום ההליך התחרותי הוא תחזית בלבד וייתכנו שינויים של המועדים, הקדמה או איחור לפי שיקול דעתו הבלעדי של המשרד.

(6) יתכן שחלק מקווי השירות שיצאו מאגד ודן יועברו להרחבת פעילות באשכולות קיימים וזאת משיקולי יעילות תפעוליים וכלכליים.

(7) כיום מופעלים שני אשכולות שירות באמצעות מועצות אזוריות, אשכול הגולן באמצעות מ.א. גולן ואשכול חבל איילות באמצעות מ.א. חבל איילות. מדובר בהסדר ייחודי המשלב את צי האוטובוסים הייעודי של המועצות בקווי השירות. בשלב זה ההסדרים עם המועצות אינם מוגבלים בזמן ואין בכוונת המשרד לפרסם הליכים תחרותיים להפעלת קווים אלו. כמו כן, ייתכן שהמשרד יפעל ליישם מודל זה במועצות אזוריות נוספות.

(8) הטבלה אינה כוללת את פעילות חברת דן, אשכולות שהליך תחרותי להפעלתם צפוי לאחר 2030 (לדוגמה: אשכול שרון מרחבי) וקווי שירות שבשלב זה טרם הוחלט לאיזה אשכול עתידי לשייכם.

(9) פרוט חלק האשכולות שיוצאים לתחרות במרכז המטרופולינים:

מפעיל	אשכול	מרכז מטרופולין	חלק במטרופולין במונחי ק"מ רכב	חלק במטרופולין במונחי נוסעים
אגד	ירושלים עירוני	ירושלים	57%	54%
דן צפון	מטרופולינית חיפה	חיפה	22%	36%
אגד	חולון עירוני ומטרופוליני +תחרות	גוש דן	7%	6%
אגד	חיפה עירוני	חיפה	24%	20%
אפיקים	פתח תקוה-ראש העין	גוש דן	14%	9%
קווים	אונ-אלעד	גוש דן	17%	10%
אגד	חיפה עירוני	חיפה	76%	62%

(10) בימים אלו דנה הממשלה עם חברות גי.בי טורס, נסיעות ותיירות נצרת וש"מ, שהפעילו קווי שירות לפני שנת 2000 וכיום מפעילות קווי שירות מתוקף הסכמי סובסידיה שנחתמו בין לבין המדינה, על ההשלכות של הוצאת קווי שירות אלו לתחרות. ייתכן כי מועד פרסום הליכים תחרותיים להפעלת קווי שירות

## מדינת ישראל

המופעלים על ידי חברות אלו, הקבוע בטבלה לעיל, יעודכן וייתכן שידחה אך בכל מקרה לא יחרוג מתקופת תכנית זו.

### 7.6 חלקה של אגד בענף

להלן פרוט של חלק אגד בענף בהנחה כי לא תזכה בהליכים תחרותיים במהלך תקופת התכנית ובהנחה של גידול של 2% בהיקף הפעילות בענף בק"מ רכב ו-2% לשנה במספר הנוסעים.

אגד		שנה
חלק בענף נוסעים	חלק בענף ק"מ	
36%	33%	2018
36%	30%	2019
34%	28%	2020
27%	28%	2021
27%	27%	2022
27%	26%	2023
26%	26%	2024
26%	25%	2025
24%	24%	2026
22%	24%	2027
22%	23%	2028
22%	22%	2029
22%	15%	2030

בנוסף במהלך שנת 2021 מתוכננת העברת פעילות בהליך תחרותי של החברות ההיסטוריות באזור נצרת נסיעות ותיירות וג' בי טורס ובשנת 2024 תועבר פעילות חברת שא"מ.

יובהר, כי על מנת לעמוד בתכנית התחרות המפורטת לעיל, מברזי ההפעלה יפורסמו כשנתיים לפני מועד תחילת הפעלת האשכול על ידי המפעיל החדש, היינו פעילות המתוכננת לעבור מאגד, דן ומפעילים היסטוריים אחרים תותאם לטבלה המפורטת בסעיף 7.6 לעיל.

### 8 דרישות ממפעיל תח"צ

## מדינת ישראל

מפעילי תח"צ צריכים להיות גופים בעלי איתנות פיננסית לצד יכולות תפעוליות וניהוליות להפעיל מערך קווי שירות גדול ומורכב ברמת שירות גבוהה. מפעילי התח"צ ידרשו להעסיק צוות ניהולי בעל ידע בתחום התח"צ. כמו כן, יידרשו המפעילים לספק מידע מהימן ורציף המבוסס על מערכות מידע מתקדמות הן לציבור הנוסעים והן למשרד התחבורה.

### 8.1 תנאים תפעוליים

- על המפעיל להעמיד לרשות התפעול צוות ניהולי הכולל את כוח האדם הנדרש ולפחות את סוגי התפקידים הבאים: מנהל תפעול, מנהל טכנולוגיה, מנהל תכנון, קצין בטיחות, אחראי לטיפול בפניות הציבור ומידע לציבור ומנהל כספים בעלי ידע בתחום התחבורה הציבורית או תחומים רלוונטי אחרים.
- להקים ולהפעיל במועד הפעלת קו השירות מערכות לניהול צי רכב, כרטיס אוטומטי ומידע לציבור אשר יספקו את הפונקציות שיוגדרו בהתאם לדרישות משרד התחבורה, ובכלל זה טכוגרף אלקטרוני בקווי האוטובוסים, ממשק למערכות העדפה בתחבורה ציבורית ולמרכזי בקרת רמזורים, מרכזי מידע לתחבורה ציבורית וישויות מפעילים אחרים, כריזה, תצוגות ואפשרויות דיווח בזמן אמת, הצגת מיקום כלי רכב בשטח, ניהול כלי הרכב, מידע לנוסעים בתחנות על זמני המתנה, מיקום הרכב, שילוט וכיוב'.  
לספק דיווחים שוטפים למשרד התחבורה בלוחות הזמנים ובפורמט שיקבע.
- להפעיל מערכת כרטיס חכם וכרטיסים משותפים ולהצטרף למסלקה ו/או מרכז שירות, ולחתום על ההסכמי ההצטרפות למרכז השירות/מסלקה.
- להשתתף במרכז מידע ולהעביר נתונים בזמן אמת בפורמט שתקבע הרשות המוסמכת לכך.
- להעביר נתונים למערכת הרישוי הממוחשבת של משרד התחבורה על פי הגדרות המשרד, כתנאי לקבלה, חידוש או שינוי רישיון קו/אשכול.
- להקים מחלקה שעיסוקה בטיפול בתלונות ציבור.
- לערוך ביטוחים לחיי הנוסעים והגבלת אחריות על כבודה.
- לסמן את כלי הרכב בסימון שיאפשר על ידי המפקח על התעבורה.

**8.2 תנאי סף להשתתפות בהליכים תחרותיים** – במסגרת ההליכים התחרותיים ייקבעו תנאי סף, פיננסיים ותפעוליים, אשר יבחנו את איתנותו של המפעיל המציע ואת יכולתו בהפעלת קווי שירות באוטובוסים, כך שיהיה באפשרותו לעמוד בתנאי ההפעלה והשירות אליהם הוא יהיה מחויב מתוקף זכייתו בהליך התחרותי.